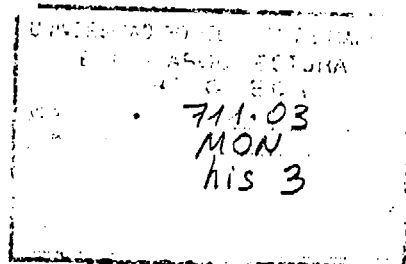


# HISTORIA DEL URBANISMO EN ESPAÑA III

## SIGLOS XIX Y XX



R=69678

FERNANDO DE TERÁN

# HISTORIA DEL URBANISMO EN ESPAÑA III

SIGLOS XIX Y XX

CÁTEDRA

ARTE. GRANDES TEMAS

Reservados todos los derechos. El contenido de esta obra está protegido por la Ley, que establece penas de prisión y/o multas, además de las correspondientes indemnizaciones por daños y perjuicios, para quienes reprodujeran, plagiaran, distribuyeren o comunicaren públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, o su transformación, interpretación o ejecución artística fijada en cualquier tipo de soporte o comunicada a través de cualquier medio, sin la preceptiva autorización.

© Fernando de Terán Troyano  
© Ediciones Cátedra, S. A., 1999  
Juan Ignacio Luca de Tena, 15. 28027 Madrid  
Depósito legal: M. 16.155-1999  
I.S.B.N.: 84-376-1708-1  
*Printed in Spain*  
Impreso en Laval, S. A.  
Pol. Ind. Los Llanos, C/ Gran Canaria, 12  
Humanes de Madrid (Madrid)

## Prólogo

El presente volumen de Fernando de Terán sobre el desarrollo urbano en España desde el inicio de la Edad Contemporánea hasta nuestros días tiene la virtud de ofrecer una visión global del tema. Su autor, arquitecto, urbanista y profesor universitario, tanto por su experiencia profesional como por su labor investigadora y docente es, sin duda, la persona que con mayor autoridad puede abordar el estudio del complejo proceso que a lo largo de los dos últimos siglos ha transformado radicalmente las ciudades españolas.

Objeto de atención de Fernando Terán es el análisis no sólo de la evolución demográfica y de los factores económicos y sociales, la responsabilidad política y administrativa del Estado y la legislación urbana, sino también de las ideas y teorías urbanas de los constructores de la ciudad. Los promotores, los profesionales de la edificación y los especuladores son también tratados en tanto que agentes que han contribuido a la configuración actual de las poblaciones. Sin olvidar el análisis morfológico y la imagen de la ciudad en todas sus diferentes etapas, con los cambios de su paisaje y topografía, Fernando de Terán acompaña su discurso histórico con el aparato de una abundante iconografía y cartografía, de obligada necesidad para la comprensión de sus asertos. La parte gráfica del volumen puede también considerarse, en gran medida, autónoma en tanto que discurso visual que completa la disertación teórica.

Idea esencial que se desprende de la lectura del texto es la continua línea de progreso que desde el reinado de Isabel II hasta mediados de nuestro siglo, con momentos de avance y retroceso, fue cambiando el panorama urbano del territorio español. La primera parte del libro, dedicada a los éxitos y a los fracasos del liberalismo decimonónico, muestra los logros y las insuficiencias de la ciudad burguesa. El desequilibrio entre la España rural y la España urbana con voluntad de incorporarse a los beneficios de la civilización moderna, al igual que los fracasos de la industrialización durante la pasada centuria, afectaron al desarrollo urbano. La precariedad de la ciudad pre-industrial fue superada poco a poco. La creación de una red de carreteras y de otra de vías férreas, los ensanches y la dotación de infraestructuras urbanas, pese a la lentitud de muchas de sus realizaciones, contribuyeron a que se transformase el territorio peninsular.

La segunda parte ofrece un enorme y apasionante interés. En ella el autor revela su maestría de crítico y directo conocedor de los problemas urbanísticos españoles. Tras el estudio de las transformaciones morfológicas y dimensionales de finales del siglo pasado y principios del nuestro y de periodos tan peculiares como el de la «autarquía» bajo el franquismo, analiza brillantemente el acelerado proceso de transfor-



mación que ha sufrido España en las últimas décadas. La tardía y veloz incorporación de la Península Ibérica a los problemas de las ciudades de los países capitalistas más desarrollados supone uno de los cambios más radicales de nuestra historia. La actual dispersión de la población y de las actividades en el territorio, el sistema policéntrico de núcleos urbanos, la diseminación de barrios-dormitorio y servicios en una extensa área metropolitana son el resultado de un nuevo planteamiento de la estructura espacial y funcional. La «ciudad-región» es hoy un hecho que iguala los núcleos urbanos españoles a los de cualquier país avanzado en Occidente.

En el libro de Fernando de Terán no faltan los capítulos más puntuales en los que se señalan los hitos más brillantes del urbanismo español contemporáneo. Las páginas dedicadas a Ildefonso Cerdá y a Arturo Soria, a los Ensanches y a la Ciudad Lineal son un ejemplo de la profundidad de miras y análisis al tratar conjuntamente las teorías y la práctica urbanísticas. De acuerdo a una metodología de tipo historiográfico pluridisciplinar, Fernando de Terán ha escrito este apretado y compendioso tomo que, estamos seguros, será, en adelante, además de un tratado general, una obra de estudio y de consulta indispensable para todos aquellos que quieran conocer el desarrollo urbano y la realidad de las ciudades españolas.

ANTONIO BONET CORREA

## Introducción

El periodo al que se refiere este libro es, sin duda, aquel de la historia de España en el que, con más rapidez, se producen una serie de cambios significativos que afectan profundamente a la organización de la vida de su población. Y, desde luego, aquel en el que, de modo más acelerado, tienen lugar las transformaciones más importantes de sus ciudades, que comenzaron a producirse en el siglo XIX y alcanzan su pleno desarrollo en el XX.

Muchas de esas transformaciones tienen una dimensión física muy visible, llamativa y caracterizadora, ligada a la introducción y generalización de innovaciones técnicas, que modifican no sólo las formas de producción, sino también las del transporte, la construcción y la urbanización. Otras, seguramente más trascendentes, aparecen relacionadas con la organización de la sociedad y, en especial, con las formas que va adoptando el desarrollo del capitalismo. Ambos tipos se manifiestan en tensiones entre centro y periferia, en reformas interiores y extensiones superficiales y, en definitiva, en modificaciones de la forma y del funcionamiento de la ciudad y de la vida en ella.

Pero, además, tales transformaciones provocan, como estaba ocurriendo en el resto de Europa, la aparición de una serie de reflexiones y de propuestas sobre nuevas formas de entender la ciudad y procedimientos innovadores para actuar sobre ella, con la intención de atender a su reorganización interna y a su crecimiento exterior. Así es como, también en España, se inicia la institucionalización del urbanismo como disciplina autónoma, como conjunto de conocimientos específicos, articulándose sobre dos bases complementarias.

Por una parte, existía una corriente de ideas generales sobre la sociedad, que con frecuencia recaía en formas de entendimiento de la ciudad y de su organización. Estas ideas venían produciéndose estimuladas por las repercusiones de la industrialización, y alimentaban un esfuerzo intelectual de conceptualización y un discurso cambiante sobre la ciudad, encaminado a comprender lo que estaba ocurriendo y a dar respuesta a las situaciones nuevas e inesperadas que se iban planteando como consecuencia de las insuficiencias, la desarticulación y el deterioro de la ciudad preindustrial ante la irrupción y el desarrollo de la industria y el aumento de las clases trabajadoras que la servían. Porque se estaban provocando problemas sociales de dualidad urbana y de segregación espacial, y problemas funcionales de relación centro-periferia con la incorporación de los nuevos modos de transporte y la modernización y extensión de las infraestructuras de servicios. Es un esfuerzo que pronto buscó apoyo en el desarrollo del conocimiento de los fenómenos urbanos, que simultáneamente se estaba produciendo en los campos de diversas disciplinas que empezaban a tomar entonces la ciudad como objeto de sus estudios.

Pero, por otra parte, se desarrollaba también una tarea de creación, de puesta a punto y de constante reajuste, de toda una serie de instrumentos (normas, proyectos y planes) que fueron definiéndose a partir de entonces, para regular la intervención material en la realidad urbana, configurando las bases de una práctica profesional. Su proceso de invención, formalización y evolución no puede estudiarse autónomamente, a pesar de su carácter instrumental, como si fuese independiente del esfuerzo intelectual anteriormente aludido. Porque aquel esfuerzo era claramente interesado, y obedecía a los planteamientos característicos del positivismo (largamente mantenidos en la cultura urbanística posterior), según los cuales sólo de un buen conocimiento de la realidad podía derivarse una buena forma de actuación sobre ella, puesto que ésta debería deducirse de aquél, y sólo tenía sentido en su relación con la situación de los hechos reales que le daban origen. Por todo ello, inevitablemente, la historia del urbanismo debe entretener, en constante referencia a la evolución de los hechos urbanos reales y a las situaciones históricas generales, una historia de las ideas sobre la ciudad, y una historia de los instrumentos de la práctica reguladora elaborada para la construcción o la transformación de la misma.

A lo largo de todo el siglo XIX, España era un país en situación económica de dependencia de la agricultura, a pesar de la incipiente industrialización. En él se había ido acusando una diferenciación creciente entre las reducidas áreas urbanas (en las que se concentraban y se desarrollaban la industria y el capital) y el resto del extenso territorio rural, de base económica casi exclusivamente agraria.

También se podía apreciar con claridad el crecimiento de la población urbana, y especialmente la atracción de las ciudades mayores, en correspondencia con la regresión de la población rural. Y, como consecuencia, la aparición y aumento del proletariado industrial urbano estaba dando lugar a una transformación de las ciudades, ya bien visible antes de fin del siglo, manifestada en la formación de las periferias marginales, en paralelo a la construcción de los ordenados y bien urbanizados ensanches. A pesar de ello, a finales de siglo, la población urbana no llegaba al 18 por 100 de la total, y la industria sólo cubría el 15,8 por 100 de los puestos de trabajo.

Durante la primera mitad del siglo XX continuaron acentuándose estas tendencias. El crecimiento urbano y el aumento de esa población proletaria siguió en ascenso sin que el país fuese capaz de resolver el problema creciente de su alojamiento, es decir, el problema de la vivienda obrera, que era uno más de los muchos que planteaba la transformación económica. El régimen se resistía, otorgando concesiones mínimas, a introducir las reformas imprescindibles, empeñado en sobrevivir intacto. Así, después de un complejo siglo XIX, las consecuencias fueron, ya en el XX, primero la República y luego la guerra.

Y justamente después es cuando empezó a producirse la mayor aceleración en la transformación de las ciudades, al compás de la transformación económica. Porque se incrementaron de forma espectacular los movimientos migratorios, apoyados en que, una vez superadas las consecuencias más destructivas del trauma bélico, fue creciendo también rápidamente el ritmo de la industrialización. Por ello, a mitad del siglo, la población urbana sobrepasaba ya a la rural. Y, acelerado aún más, como consecuencia de la orientación de la política económica de los años sesenta, el país entró en un proceso de cambio y de integración en el mundo económico occidental, con modernización industrial, liberalizaciones e importante aumento de la pro-

ductividad. De este modo, en 1970 la agricultura ya no representaba más que un escaso 10 por 100 del PIB, mientras que se registraba el cambio de residencia de más de cinco millones de españoles (desde 1950) que se habían localizado en las ciudades, y especialmente en las mayores de ellas. Se trataba de un proceso acumulativo y desequilibrado, hecho de improvisaciones, de sobrecargas y de congestiones en las desbordadas ciudades, que dejó profundas huellas, en muchas ocasiones en forma de graves carencias, y en otras en forma de cicatrices indelebles, en el conjunto urbano del país, que resultó afectado de modo espectacular por su dimensión y rapidez.

Este formidable cambio económico y demográfico, referido a todo el país en términos generales, no había sido esperado ni querido por el régimen que siguió a la guerra, en cuya inicial ideología había bastantes elementos de regresión nostálgica, ruralizante, antiindustrial y antiurbana. Y por eso se había intentado, en una primera etapa, detener y desviar el crecimiento urbano con medidas disuasorias y coercitivas (aunque en el caso de Madrid se diese la gran contradicción de promover decididamente, al mismo tiempo, su potente industrialización). Pero pronto se asumió ese crecimiento como inevitable, y la política de la «vivienda social» en las ciudades se convirtió en uno de los principales empeños, sostenido a lo largo de los años, en formas renovadas de instrumentación, que fueron pasando del protagonismo de la acción oficial directa al de la iniciativa privada estimulada y ayudada. Así, junto con la edificación libre, que se abría paso a través de la especulación del suelo y del consiguiente aprovechamiento intensivo y abusivo del mismo, la eficacia real de la «protección» oficial estaba frecuentemente en función de la compatibilidad del negocio privado con la escasa calidad constructiva y la infradotación de equipamientos comunitarios. Pero gracias a ello el resultado global, dada su magnitud, es de una enorme trascendencia (aunque siempre fuera por detrás de la demanda), y aportó un gran contingente cuantitativo a esa contundente transformación de las ciudades españolas, que se produjo fundamentalmente entre 1950 y 1970, asegurando la disponibilidad de la fuerza de trabajo en los lugares donde se estaba produciendo la industrialización y la concentración del capital.

La crisis económica de los años setenta dejó sentir sus repercusiones en el comportamiento de las ciudades españolas, tanto a través de la desaceleración de los ritmos de crecimiento como de las consecuencias de la desindustrialización. Pero las numerosas actitudes que suscitó, en función de errores de perspectiva, duraron más que los propios efectos reales, pues la salida de la crisis fue acompañada en seguida de una reactivación económica, basada en una nueva organización de la industria y en todo un panorama nuevo y sorprendente de reestructuración espacial que, a su vez, se apoyaba, en gran medida, en la eclosión de las nuevas tecnologías de la comunicación. Coincidiendo con el afianzamiento de la democracia, y con un fuerte aumento de capacidad inversora de los ayuntamientos, que ha redundado en una mejora notable de la dotación social y de la calidad ambiental en las ciudades, se ha entrado en una nueva etapa expansiva del proceso de urbanización en España, en el que, como en otros países europeos, se está produciendo una dispersión de la ciudad por el territorio, a pesar del reducido crecimiento demográfico, prefigurando un nuevo modelo de organización urbano-territorial que requiere una forma diferente de pensar la ciudad.

El seguimiento de la evolución histórica del pensamiento sobre la ciudad, y de la elaboración instrumental para el tratamiento de la misma en el periodo de referencia, revela una evidente sintonía con los sucesivos momentos culturales universales

por parte de lo que podría llamarse la cultura urbanística española. Con frecuencia se trata de un seguimiento a distancia y de una simple traslación. Otras veces hay una reelaboración valiosa, que da productos de alta calidad, en referencia a ese panorama universal en el que se inscribe muy dignamente. Pero, además, en algunos momentos, puede hablarse propiamente de elaboraciones y aportaciones originales, tanto en cuanto a ideas de ciudad como en relación con la concepción de los instrumentos de intervención y control.

Inicialmente se distinguirían ecos amortiguados de la herencia barroca y de una sintonización con la voluntad embellecedora y monumentalizadora del momento cultural europeo, al mismo tiempo que se iba abriendo paso una instrumentación práctica reguladora, a través de mecanismos tan simples como la exigencia de las alineaciones generalizadas en toda la ciudad. Más tarde la transformación haussmanniana de París, y su generalización europea como modelo, quedaría para las ciudades españolas como referencia lejana, demasiado ambiciosa, de la «reforma interior», entendida ésta como actuación posibilista e incremental, mejoradora de la ciudad histórica. El capítulo de la «gran vía» en algunas ciudades sería el resultado de mayor énfasis, ya en el siglo xx.

Pero el crecimiento demográfico planteaba el problema de la expansión, dando paso a la fórmula del «ensanche», no sólo como solución cuantitativa, sino como nuevo modelo alternativo de ciudad, racionalmente concebida y trazada, frente a la azarosa ciudad heredada. En ese momento, con la aportación de Cerdá, el urbanismo español está al máximo nivel universal de creatividad.

Las repercusiones del pensamiento utópico son exiguas, y, en general, lo es la elaboración teórica sobre una ciudad deseable. A pesar de lo cual, la propuesta de Soria (urbana y territorial) vuelve a situarse al máximo nivel de invención en la cultura urbanística universal, inserta en el movimiento que estaba conduciendo a la «ciudad jardín», desde antes de la famosa enunciación de Howard. La cual, como es sabido, no sólo consolidaba y difundía, mundialmente, la versión domesticada del *garden movement* con la ayuda de Unwin, sino que abría la conocida línea de teorización sobre organización del desarrollo urbano territorial, relacionada con el *regional planning*, según modelos globales de descentralización dispuestos en forma de constelaciones de núcleos discontinuos. Teorización que, junto con la aparición de nuevos instrumentos (especialmente importante la del «plano regulador»), se desarrollaba en paralelo, entre los dos siglos, con la del otro modelo del momento. Éste era el que asumía el desarrollo continuo en todas direcciones como «natural», y había sido enunciado inicialmente por el urbanismo germánico, desde Eberstadt en adelante, para organizar el crecimiento de la *Grosstadt*, despiezándolo con la ayuda de la novedosa «zonificación» y el empleo de cuñas verdes. De todo ello hay evidentes resonancias en el ámbito español a lo largo de la primera mitad del siglo xx, que se manifiestan, por una parte, en la difusión del movimiento que estaba animando la aparición de fragmentos de «ciudad jardín», como forma alternativa de organización de conjuntos de vivienda, pero también, en la forma de empezar a plantearse la «extensión discontinua», nucleada, en los planes de algunas ciudades, o en la organización despiezada por zonas y por cuñas verdes, que adoptan otros. Alguno con tanta maestría como el de Madrid de 1946.

Dentro de esa primera mitad del siglo tienen importancia en el desarrollo del urbanismo español otros planteamientos teóricos, con realizaciones experimentales derivadas, que se estaban dando en el mundo. En la escala menor, la del fragmento

urbano, el problema de la vivienda modesta estaba llevando en toda Europa, a la aparición de conjuntos organizados de forma diferente a la alternativa que ofrecía la «ciudad jardín», más compacta y seriada. Los estudios sobre vivienda mínima reproducible en serie conducían, primero, a las tiras de viviendas adosadas de la *Siedlung*, y después, a los bloques laminares con los que se construyó la esquemática, pero sugestiva, versión urbanística del racionalismo arquitectónico. Y más allá de su brillante, aunque breve y casi testimonial presencia en la España republicana, es interesante consignar cómo ese modelo sirve de base fundamental a la política oficial de la vivienda de después de la guerra. Lo cual ocurre simultáneamente con la resonancia de otros ecos, inevitables desde el punto de vista ideológico, que provenían de mundos políticamente más afines. En la Alemania *nazi*, el frío monumentalismo que iba insertando hitos en algunas ciudades estaba acompañado de un ruralismo nostálgico antiurbano, que se manifestaba en propuestas de modelos de pequeñas ciudades de inspiración medieval y en unas *Gartensiedlungen* realmente ajenas a la «ciudad jardín». Mientras, en la Italia fascista se venía desplegando desde algo antes, también en la nostalgia del ruralismo, una experiencia de creación de pueblos y pequeñas ciudades que trataba de reencontrar la organización tradicional, a veces con una cierta aproximación arquitectónica al racionalismo. La experiencia italiana estará mucho más presente que la alemana en la experiencia española de reconstrucción y de creación de pueblos durante mucho tiempo después de la guerra.

En lo que se refiere a la escala de la ciudad entera, es interesante señalar la evolución conceptual y metodológica que experimenta el plan regulador, para ir dejando de ser un instrumento hecho simplemente de trazados bidimensionales (tanto para el ensanche, como para la reforma interior, como para la «ciudad jardín», como para la ciudad racionalista) complementados normativamente, para irse acercando cada vez más al plan entendido como previsión integral. A un tipo de plan que ya no reposa en la validez de unos trazados capaces de organizar en planta (que la edificación irá rellenando) nuevos pedazos de ciudad, sino en la previsión completa de la vida de la ciudad en el futuro, que descansa sobre una manera nueva de pensar y de entender la ciudad; que es integral en cuanto a la realidad espacial, porque ésta es vista como una compleja totalidad, formada por elementos muy heterogéneos pero interdependientes; que requiere una consideración de conjunto, una visión estructural; que exige el conocimiento de las interacciones entre esos elementos y es más importante que cada uno de ellos; y que es integral también en cuanto que está referido a una realidad social y económica que necesita ser entendida globalmente, porque se la concibe como un todo orgánicamente articulado, funcionalmente unitario, dotado de una estructura social, no sólo física, sino coordinadora. Y como eso no ocurría antes, cuando estaba ausente esa visión de totalidad unitaria, en consecuencia también estaba ausente la intención de tratarla a través de un instrumento de intervención global capaz de integrar los aspectos espaciales con los no espaciales.

A la nueva visión de la ciudad en el territorio, como una gran unidad estructural, económica y social, naturalmente articulada, corresponde un tratamiento globalizador en la concepción instrumental del plan urbanístico: localización zonificada del reparto de actividades y organización de redes infraestructurales al servicio de sus interrelaciones. Y a esa visión estructural global se subordina cada fragmento urbano, entendido como pieza engarzada en el todo, con su específico papel en el funcionamiento general. El plan general, necesariamente abstracto, se desarrollará en planes menores para esos fragmentos, abordando su tratamiento detallado a otra escala. Se

configura así, en paralelo con los demás países europeos, un sistema de planeamiento jerarquizado en escalones operativos descendentes y subordinados, que será legalmente institucionalizado a nivel nacional por la famosa Ley del Suelo de 1956.

De ese modo, la nueva manera de entender el plan, incluso en el segundo escalón, se va desentendiendo de cualquier prefiguración de carácter formal, para pasar al abstracto lenguaje de la zonificación y los estándares reguladores, poniendo su interés, en cambio, sobre la organización funcional. Y ya en la segunda mitad del siglo, la teoría urbanística recurre abiertamente a elaborar una sofisticada noción de estructura urbana, invocada como soporte garantizador de la acción planificadora, pasando antes por una previa aproximación a esa idea de globalidad unitaria, a través de la visión de la ciudad como organismo. Funcionalismo, organicismo y estructuralismo son, efectivamente, los sucesivos andamiajes conceptuales que sustentan la marcha del urbanismo hacia su deseada cientificación, en la apasionada aventura librada en los años sesenta por las más avanzadas vanguardias investigadoras, estimuladas por las promesas de la modelística.

A nivel internacional, fue aquélla una aventura rica en investigación que acabó demostrando la inviabilidad de su propio proyecto: la explicación científica completa de la realidad urbana y su funcionamiento, y la obtención, a partir de ello, de la deseada metodología segura (por científica) para la intervención. Y fue una ilusión sorprendentemente contagiosa, de resultados prácticos muy exiguos y de duración más bien breve, que se extinguió durante los años setenta, dejando escasa huella en el urbanismo español (porque apenas tiene relación con ello, el primitivo y tosco organicismo de los últimos cuarenta). Y todo ello, a pesar de los esfuerzos (hoy olvidados hasta por sus protagonistas) por aproximar la práctica del planeamiento a esa pretendida metodología científica que nadie sabía bien cómo utilizar, puesto que estaba sin probar y sin acabar de definir. En realidad, todo se quedaba en revestir el plan con un ropaje de apariencia científica, apoyado en la creciente disponibilidad de datos estadísticos, que se estaba derivando del perfeccionamiento de las técnicas de análisis cuantitativo y de la introducción de los ordenadores. Pero en definitiva, el planeamiento se alejaba de una realidad que evolucionaba tumultuosamente, tanto al margen de esas sofisticadas ambiciones como al margen de la propia legalidad desbordada.

Por eso, lejos de llegar a reflejar esa ambición cientísta y tecnológica, la práctica planificadora española en ese periodo se caracterizaba por una hipertrofia ilusoria de sus previsiones, como reacción ante la abrumadora realidad de las invasiones de población y actividades que estaban teniendo que absorber las ciudades, en un clima universal; por otra parte, de optimismo económico. Por ello, más que la realmente inane «metodología científica», lo que caracteriza desde el punto de vista histórico al urbanismo de los años sesenta son las desmesuradas previsiones superficiales y cuantitativas de los planes, generosamente dotados de amplias reservas para el enorme crecimiento esperado, y de exuberantes redes infraestructurales nuevas. Lo cual, por otro lado, debe recordarse que no es sólo característico del momento español, sino correspondiente a un enfoque universal reflejado en famosos planes urbanos de otros países.

Para señalar muy brevemente lo más significativo de los años setenta en esta historia de ideas e instrumentos, hay que referirse, de nuevo, a la crisis económica mundial, cuyas consecuencias iban a alterar las formas de desarrollo del proceso europeo de urbanización. Pero en España, esta repercusión urbanística fue más tardía. De modo que los frutos del «urbanismo de la austeridad», que aparecieron ya en los

ochenta, y que se habían gestado en la creencia de una parálisis de todo crecimiento (manifestada en contracciones e introversiones del planeamiento), adquirieron pronto sabor de época (aunque no fuese sólo por ello), dada la orientación expansiva que adquirió el desarrollo urbano al producirse la salida de la crisis. Pero también es interesante consignar la primera modificación de la legislación urbanística, que se mantenía inmóvil desde 1956, y que introdujo en 1975 una forma nueva, menos ingenuamente determinista, de entender el planeamiento. Era producto de una profundización cultural y metodológica y de un examen crítico de la insatisfactoria experiencia realizada en aplicación de la Ley de 1956.

Durante los años ochenta, asumida la quiebra de la aventura cientifizadora del urbanismo, la percepción dominante en la España democrática era la de la falta de calidad urbana y la de la carencia de dotaciones. Ello, unido a la afirmación de que «las ciudades han dejado de crecer», llevó a preconizar un tratamiento «remedial» del espacio urbano existente, rechazando las grandes previsiones de crecimiento, los «despilfarros» infraestructurales y la visión global y estructural de la ciudad en el territorio. Y es entonces cuando el paradigma científico es sustituido por el entendimiento de la ciudad como conjunto de realidades físicas, que puede ser tratado fundamentalmente desde una perspectiva morfológica. Y así, a la salida de la crisis, con una economía en recuperación, que se refleja en los recursos municipales, el tratamiento puramente morfológico del espacio urbano existente conduce, en términos generales, a un enriquecimiento cualitativo del panorama urbano, del que se han beneficiado en especial algunas grandes ciudades mediante la realización de importantes proyectos de acondicionamiento y reforma interior.

En la última década del siglo, con el reconocimiento de la nueva dinámica de descentralizaciones espontáneas y de dispersión de la ciudad, se reconoce la insuficiencia de los tratamientos puramente morfológicos, pues se requieren estrategias de organización estructural del espacio geográfico. A ello ha contribuido la organización administrativa descentralizada del Estado, con las competencias urbanísticas atribuidas totalmente a los gobiernos autonómicos, ya que éstos se han lanzado a la ordenación territorial de sus respectivos ámbitos, recuperándose así una dimensión del planeamiento, que aparecía postergada en los momentos en que aquél estaba fundamentalmente referido al tratamiento fragmentario y morfológico de los espacios urbanos interiores.

En este final de siglo, y después de las diversas etapas por las que ha pasado la cultura del plan urbano, alimentada por el constantemente renovado pensamiento sobre la ciudad y confrontada en la práctica de una larga experiencia histórica, parece claro que nos acercamos a una formulación múltiple, compleja y enriquecida, de los modos de intervenir sobre la realidad urbana.

Tras la valiosa labor minoritaria de algunos maestros pioneros, el despegue de los últimos años ha supuesto un notable crecimiento de la bibliografía española en el terreno de la historia urbana y del urbanismo. Es un verdadero alud, en efecto, el formado por las producciones recientes de investigación original, algunas de muy alta calidad, que han proporcionado un notable aumento de conocimientos sobre muchos aspectos concretos de la historia de la formación de nuestra realidad urbana, a través de estudios monográficos, bien sea referidos a realidades espacialmente acotadas o a temáticas sectoriales, o también a periodos más o menos dila-



tados, aunque limitados en el tiempo. Pero, al mismo tiempo, también es cierto que puede detectarse, en ese mismo panorama bibliográfico, una notable escasez de visiones de conjunto.

En esa situación, una obra de síntesis que presentase una panorámica histórica general actualizada del urbanismo en España, parecía estar reclamando desde hace tiempo su realización, y proclamando su utilidad, en beneficio de estudiosos y estudiantes. Y ésa es la tarea que oportunamente ha abordado Ediciones Cátedra, bajo la dirección del profesor Bonet, a la cual contribuye este libro, referido al tercer y último período (por ahora) de esa historia.

Hay muchas formas, como sabemos, de hacer historia del urbanismo, pero, en cualquier caso, se trata de explicar cómo se ha formado y transformado la realidad urbana (como forma de organización del espacio), en relación con el conjunto de conocimientos específicos elaborados para incidir intencionadamente sobre esos procesos. Se trata de explicar qué es lo que ha ocurrido, y por qué es eso lo que ha ocurrido. En la medida en que los hechos de la cultura, de la economía, de la vida de la sociedad, de la existencia toda de la humanidad son hechos que se desarrollan sobre todo en las ciudades, y de alguna manera las condicionan y son condicionados por ellas, la historia urbana no podría ser entendida sin apoyo en la historia general, porque todos los acontecimientos políticos, económicos, sociales... estarían implicados en la explicación buscada. La formación y la transformación de la realidad urbana (y también la elaboración de las propuestas y formas de intervención sobre ella) serían la manifestación y el resultado de procesos culturales y de situaciones históricas generales, o sea, «expresión espacial» de lo cultural.

Pero aunque se pueda estar de acuerdo con afirmaciones tan genéricas como que «no hay sistema cultural sin una forma propia de organización del espacio», lo cierto es que la búsqueda de la explicación en las correspondencias se queda siempre en el mundo de las hipótesis interpretativas, a veces muy atractivas y verosímiles, pero no siempre convincentes y casi nunca demostrables. Con frecuencia, ante algunas brillantes explicaciones históricas, llenas de sagaces descubrimientos de conexiones entre hechos culturales generales, propuestas organizativas y formas espaciales, que acaban resolviéndose en relaciones causales explicativas, se tiene la impresión de la artificialidad y de que podrían haberse puesto los hechos al servicio de las hipótesis.

Eso pasaba especialmente con aquel conjunto de explicaciones construido sobre una visión marxista de la urbanización capitalista. Apoyado en la parafernalia explicativa de los modos de producción en el capitalismo monopolista, fue aplicado a la explicación de las formas del espacio urbano y de las propuestas para su organización voluntaria, y estaba hecho de tópicos codificados y repetidos hasta la náusea, como doctrina bien asumida de un catecismo reverenciado previo. El empucho que llegó a producir su inflación en la España de finales de la dictadura puede explicar el clamoroso silencio de su abandono tras su avasalladora prepotencia, dando paso a la siguiente etapa, en la que, tal vez por reacción, se ha pretendido prescindir del concurso explicativo de los hechos históricos generales, afirmando que los hechos espaciales (reales o prefigurados gráficamente) pueden tener su propia dinámica autónoma.

Esta nueva forma de aproximación a la explicación histórica se corresponde con las formas recientes de exaltación disciplinar de la arquitectura, con afirmación de la dimensión morfológica como variable fundamental, considerada prácticamente como independiente. Si, en actitud de confrontación polémica y de negación pro-

gramática del funcionalismo, se llegó a afirmar que la función era la que debía seguir a la forma en arquitectura, ¿porqué no podía ser afirmada, a su vez, la configuración del espacio urbano como un proceso autónomo independiente? En cualquier caso, más allá del valor de tales afirmaciones, que permanecen sin probar, lo importante sería saber qué grado de satisfactoriedad puede llegar a ofrecer, en general, no sólo para los estudiosos y creadores de la forma, una historia urbana en exclusiva referida a los aspectos morfológicos, sin referencia alguna al entorno histórico general en que se producen y se transforman esos aspectos morfológicos. ¿Es viable una historia de los hechos físicos, que da por supuesto que éstos pueden estudiarse y entenderse de forma independiente, porque se producen dentro de un proceso creativo autónomo que sigue su propia vida, y que ello basta para explicar su desarrollo?

No cabe duda de que, al menos, cabe la duda. Porque aunque los hechos físicos, y su configuración voluntaria pudiesen entenderse autónomamente, no son independientes. Es evidente que su concepción, su nacimiento, su desarrollo histórico, sus transformaciones, su vida entera, están entrelazados con muchas de las cosas que ocurren a su alrededor. Por eso, lo lógico es admitir que, aunque los aspectos espaciales puedan tener su propia generación y su propia dinámica autónomas, y sea ingenuo o pretencioso mostrar las correspondencias exactas, ayuda a entender la aparición de sus formas, su consideración en el contexto de las situaciones históricas culturales generales.

Ésa es la actitud desde la que se ha preparado el presente libro. El autor no se ha sentido nunca capaz de descubrir las brillantes explicaciones que todo lo relacionan causalmente, permitiendo aclarar el origen cultural de las formas de organización del espacio, sean reales o proyectadas. Y, por el contrario, en alguna ocasión ha defendido la autonomía de los procesos lógico-formales (reales o prefigurados gráficamente) que sigue esa organización. Pero así como no cree en la sistemática correspondencia biunívoca, tampoco cree en la completa independencia de esa lógica formal, y sí en su contextualización histórica y en el valor de ésta para su comprensión. Por eso el lector va a encontrar siempre en ese texto, junto con los hechos seleccionados como caracterizadores de cada momento cultural, y con las formas adoptadas por la urbanización y su prefiguración por el planeamiento, la referencia al panorama histórico general en el que se producen, dentro de la secuencia cronológica lineal que ha elegido por claridad expositiva. Se trata de un contexto, no de una explicación.

PRIMERA PARTE  
EL SIGLO XIX

## Introducción

En la España del siglo XVIII, la etapa correspondiente a los reinados de Fernando VI y de Carlos III había constituido un periodo de ilusión renovadora en la conciencia nacional, cargado de esperanzas en la mejora real de la situación del país, aunque esta afirmación haya de ser matizada, reconociendo la limitada extensión de la elite capaz de albergar aquellos sentimientos y de beneficiarse de esa mejora. Pero, en cualquier caso, son tristemente recordables los acontecimientos posteriores, y especialmente, los hechos decisivos que marcan el final del reinado de Carlos IV y el giro que toma poco después la historia de España, con la invasión francesa, la guerra de la Independencia y la orientación del reinado de Fernando VII. Un país devastado y empobrecido, perdida en Trafalgar la aureola internacional que aún le quedaba de su pasado poderío imperial, y sumido en el oscurantismo regresivo de la represión cultural, se volvió de espaldas a aquella línea renovadora ilustrada, y cuando pudo reaccionar, a duras penas fue capaz de seguir, entonces desde lejos, la evolución que ya habían iniciado otros países de Europa, enrolados a lo largo del siglo XIX en el desarrollo de la industrialización. Así, el proceso correspondiente de modernización sería aquí mas débil, lento y tardío, como corresponde al «fracaso de la Revolución Industrial en España», según expresión acuñada en un conocido y penetrante libro de obligada lectura para el entendimiento del periodo<sup>1</sup>.

A pesar de ello, en el siglo XIX se producen importantes transformaciones de las ciudades españolas más dinámicas, que si bien no pueden compararse con las que tienen lugar en las naciones europeas más avanzadas en el proceso de industrialización, tampoco pueden desconocerse ni minimizarse al prescindir de la comparación. Y además, junto a esas transformaciones reales, aparecen originales propuestas imaginativas y normas reguladoras, que constituyen valiosas aportaciones de ideas en relación con la ciudad, con las formas de tratar sus problemas y con el enfoque de su futuro, todo lo cual forma un interesantísimo compendio de materias que configura un importante capítulo de la historia del urbanismo.

En busca del conocimiento y de la valoración de esas transformaciones, de esas propuestas y de esas normativas, y para poderlas situar en el entorno cultural en que se produjeron, conviene adentrarse en el complejo conjunto de avatares que forman la historia general del siglo, con una intención muy selectiva, ya que sólo interesa retener aquí aquellos resultados caracterizadores de la evolución del proceso económico y social que tienen mayor relación con ese entorno cultural, y con las condicio-

---

<sup>1</sup> Jordi Nadal, *El fracaso de la Revolución industrial en España. 1814-1913*, Madrid, 1975.

nes políticas y económicas en las que se produce la evolución de las ciudades. En ese sentido, importan menos las peripecias políticas y las alternancias en el poder que la transformación de la sociedad española, a tirones entre liberalismo y conservadurismo. El afianzamiento de la burguesía, su creciente protagonismo y el declive del anterior régimen estamental es el saldo que, en definitiva, puede tener una mayor significación de cara a identificar las razones de fondo de algunas de las principales transformaciones de la ciudad durante ese siglo, en medio del cual avanzaba trabajosamente un retrasado y peculiar proceso de industrialización, caracterizado por su muy desigual reparto territorial, con una localización muy concentrada, por su dependencia, en muchos casos, de la inversión, del utillaje y de las materias primas extranjeras, y por el exceso de peso de la agricultura como fuente principal de riqueza del país. Y todo ello, unido a la asimilación y generalización de los nuevos y prometedores avances tecnológicos que en otros países habían empezado a revolucionar la producción, los transportes, los materiales y las técnicas de la edificación y de la urbanización. Porque todo ello repercutió, efectivamente, en importantes modificaciones de la realidad urbana española, debidas a una serie de nuevos factores físicos condicionantes, como las nuevas fábricas y el ferrocarril.

El hierro fue especialmente transformador, como lo había sido y lo estaba siendo en toda Europa, por las diversas formas en que su presencia permitió, no sólo modificar de manera radical los sistemas de transporte urbanos e interurbanos (ferrocarril y tranvía, gracias a la extensión del raíl y a las posibilidades de construir puentes totalmente diferentes), sino la propia fisonomía interna de la ciudad, al influir también en la evolución de la arquitectura.

La vivencia del avance científico y técnico como un proceso de expansión ilimitada, capaz de proporcionar una mejora también ilimitada de las condiciones de la vida humana, y la confianza en el «progreso indefinido» forman parte de esa conciencia social básica, propia del siglo, que también resuena en España. Aunque, en buena medida, ello se produzca a remolque de la dinámica europea, como corresponde al hecho incuestionable del retraso y de la debilidad de nuestro proceso de industrialización, en comparación con el de otras naciones del continente y al menor desarrollo económico que a ello acompañó.

Son muchas las contradicciones y las oscuridades que se encuentran aún al analizar los factores que determinan la evolución del desarrollo económico español en ese siglo, y sus repercusiones en las aludidas transformaciones urbanas. Como señaló Sánchez Albormoz, la economía española sólo consiguió llegar a estar en situación ambigua, a la vez tradicional y moderna, de subsistencia y capitalista, «propiamente era una economía dual», en la que la incipiente industrialización minera y textil se integraba en el sector de subsistencia, ampliándolo, consolidándolo<sup>2</sup>. Por eso no es contradictorio que mediado el siglo la mayoría de la población se mantuviese todavía, de algún modo, ligada a la agricultura. Porque se habían venido produciendo cambios importantes en la estructura de clases, con la burguesía dirigente orientando las decisiones económicas, con unos estratos medios en las ciudades, y con un estrato de nivel inferior en las periferias de las ciudades más avanzadas en industrialización y en el inmenso resto del territorio que permanecía rural. Situación que se define más claramente en la segunda mitad del siglo, consolidando esa España de la economía dual,

---

<sup>2</sup> Nicolás Sánchez Albormoz, *España hace un siglo: una economía dual*, Barcelona, 1968.

con una parte industrial y urbana, donde se va a ir dando un continuo desarrollo capitalista, y una parte agraria, con una población sin capacidad adquisitiva para potenciar el mercado de la producción industrial nacional. El incipiente proletariado industrial se localizaba, pues, en los bordes de la ciudad, y es allí donde empezaron a formarse las organizaciones de clase: fundación del Partido Socialista Obrero Español en 1879 y del sindicato, la Unión General de Trabajadores, en 1888.

Por otra parte, se puede constatar que el crecimiento demográfico nacional era uno de los más bajos de Europa (0,63 por 100 entre 1800 y 1860, y 0,45 por 100 entre 1860 y 1900) con crisis de subsistencia en cada decenio (1868, 1879, 1887, 1898) y una esperanza de vida de 34,76, frente a la europea media, de 47. Y además, un nivel higiénico sanitario muy bajo imposibilitaba aún en 1900 una drástica reducción de la mortalidad.

Sin embargo, y ello es significativo, la población urbana crecía acusadamente. Las pocas estadísticas que pueden ilustrar sobre desarrollo urbano en el siglo XIX, muestran la clara atracción de las ciudades mayores y de las recién designadas capitales provinciales, que se refleja en migraciones de corta distancia, intraprovinciales. Así como el crecimiento generalizado de los municipios mayores a costa de los menores, y una cierta incapacidad de algunas zonas para hacer frente a su crecimiento natural. Pero hablando de ello, señala Nadal la existencia, ya entonces, de algunas migraciones de más distancia. «Una pequeña parte de esos brazos contribuyó sin duda al crecimiento de Vizcaya o Barcelona. El resto, o permaneció subempleado en el sector agrario de origen, o hinchó con exceso los efectivos urbanos, o cruzó la frontera en busca de otros horizontes»<sup>3</sup>.

Y es que los heterogéneos y un tanto azarosos censos de la segunda mitad del siglo muestran ya inequívocamente el inicio de unas tendencias demográficas que habrían de acentuarse en el siglo siguiente, caracterizándose sobre todo por el progresivo aumento de la población total, regresión de la población rural y crecimiento de la población urbana. Lo cual no había pasado desapercibido desde el primer momento de la actividad censal. Tanto en el texto oficial que acompañaba al censo de 1877, como en el correspondiente a diez años después, se llamaba ya la atención sobre «la tendencia de las poblaciones rurales a trasladar su domicilio a los grandes centros» y en el censo de 1887 puede leerse: «Está confirmada la tendencia de las poblaciones rurales a trasladar su domicilio a los grandes centros, y como uno de ellos o el mayor a la capital de su provincia o a la inmediata: comparemos las cifras del total de la provincia y de sus respectivas capitales de Ávila, Cuenca, Guadalajara, Guipúzcoa, Huesca, Lérida, Madrid, Málaga, Oviedo, Pontevedra, Segovia, Valladolid, Zaragoza y otras, y se verá qué distinta proporción guarda el aumento que han tenido las capitales con el que corresponde a los restantes ayuntamientos de la misma provincia; más aún, en Navarra y Soria las capitales han tenido algún aumento, si bien pequeño, siendo así que la provincia en total resulta que baja. Luego puede repetirse aquí que no crecen las grandes poblaciones por su propia fuerza, sino a expensas de los demás municipios»<sup>4</sup>.

Siguiendo a Artola, que ha estudiado el tema, se ve cómo se produjo un significativo crecimiento de la población urbana durante el segundo tercio del siglo, pa-

<sup>3</sup> J. Nadal, *op. cit.*

<sup>4</sup> Citado por Amando Melón en «El crecimiento de las ciudades españolas», en la revista *Geografía*, Zaragoza, 1978.

sando del 10,8 por 100 de la nacional, en 1834, al 13,5 por 100 en 1877. Lo cual quiere decir que había 17 capitales de provincia que al menos duplicaban su población en ese tiempo. A mediados del siglo, la población total española era aproximadamente de quince millones y medio de habitantes, de los cuales, la décima parte se encontraba en las capitales de provincia actuales, siendo la población de 38 de ellas, inferior a 25.000 habitantes<sup>5</sup>.

Según el censo de 1857, la población de esas 50 ciudades era la que aparece en el cuadro adjunto, en el que se añade para cada una de ellas el porcentaje de crecimiento (calculado por Artola, tomando como base 100 la población de 1836 en esa misma fecha y 1877).

El examen de los crecimientos revela su irregular reparto espacial, acusándose sobre todo los de las ciudades gallegas y de la cornisa cantábrica, y luego los de la costa mediterránea y algunos puntos del interior. Su representación gráfica, en la figura 1, es bastante expresiva de la localización mayoritaria de la población urbana de aquella España.

Al finalizar el siglo, el panorama se reafirma. El área más urbanizada era la mediterránea. Había en ella muchos núcleos de poblaciones comprendidas entre 10.000 y 20.000 habitantes, formando parte de un sistema longitudinal, con una red de ciudades intermedias y cinco grandes (mayores de 100.000 habitantes): Barcelona, Valencia, Madrid y Sevilla. Fuera no había más que otro núcleo mayor de 100.000 habitantes, que era Madrid. Todo el norte, a pesar de los fuertes incrementos demográficos experimentados por algunas ciudades que hacían de centros comerciales y portuarios, presentaba una estructura rural, con muchos pequeños núcleos dispersos. Las migraciones interprovinciales se aceleran hacia el final del siglo, siendo las corrientes más acusadas las que se producen por traslado de la población campesina de Aragón, Murcia y Valencia, hacia la industrializada Cataluña<sup>6</sup>.

La economía española seguía siendo esencialmente agraria, y en la base de la polarización demográfica entre campo y ciudad estaban las transformaciones económicas y sociales que habían empezado a producirse también, y que a lo largo del siglo había conducido ya al desarrollo de la industria textil en Cataluña (con el acompañamiento de muchas industrias complementarias, como la producción de colorantes, maquinaria y bienes de equipo, así como la generación de procesos de importación de algodón) y al de la siderometalurgia en el País Vasco, al tiempo que Asturias se convertía en el gran suministrador de carbón<sup>7</sup>. Pero es importante tener en cuenta que, a partir de la mitad del siglo, un factor determinante para entender el proceso es la importancia de la afluencia de capital extranjero que, como han señalado

<sup>5</sup> Miguel Artola, *La burguesía revolucionaria. 1808-1869*, Madrid, 1973.

<sup>6</sup> El lector va a encontrar en este libro todos los nombres escritos en su versión castellana, como Alicante, Bilbao, La Coruña o Lérida (en vez de Alacant, Bilbo, A Coruña o Lleida), lo mismo que hubiera encontrado Londres, Florencia o Colonia, si hubiera habido que hablar de las ciudades cuyos nombres oficiales son London, Firenze y Köln.

Seguramente, desde algunos ámbitos nacionalistas y desde algunos otros falsamente progresistas, se tomará esto como prueba de cualquier cosa menos de objetividad y coherencia, pero ello supone despreciar, incoherentemente, usos lingüísticos semejantes y no discutidos, como por ejemplo, que los catalanes escriban França, refiriéndose al país cuyo nombre oficial es France, respecto al cual, en castellano, nadie parece dudar en escribir Francia. Del mismo modo que los franceses no dudan en escribir Barcelone o Saragosse (y no Barcelona o Zaragoza), los italianos Parigi o Francoforte (y no Paris o Frankfurt), etcétera.

<sup>7</sup> Antoni Jutglar, *Ideologías y clase en la España contemporánea. 1874-1931*, Madrid, 1973.

| Ciudad                 | Población | 1857 (%) | 1877 (%) |
|------------------------|-----------|----------|----------|
| Albacete               | 11.860    | 84,52    | 110,64   |
| Alicante               | 20.342    | 24,67    | 58,05    |
| Almería                | 23.018    | 57,93    | 135,64   |
| Ávila                  | 6.419     | 34,15    | 86,37    |
| Badajoz                | 22.195    | 58,53    | 64,03    |
| Barcelona              | 178.625   | 55,38    | 110,64   |
| Bilbao                 | 17.648    | 42,24    | 159,79   |
| Burgos                 | 24.237    | 120,00   | 150,34   |
| Cáceres                | 14.795    | 96,71    | 96,99    |
| Cádiz                  | 63.513    | 9,67     | 0,72     |
| Castellón de la Plana  | 19.297    | 26,16    | 47,97    |
| Ciudad Real            | 8.915     | 17,99    | 57,82    |
| Córdoba                | 36.501    | 9,85     | 27,38    |
| Cuenca                 | 7.284     | 11,82    | 20,57    |
| Gerona                 | 13.959    | 92,25    | 97,51    |
| Granada                | 63.113    | 15,92    | 28,17    |
| Guadalajara            | 6.533     | 21,54    | 56,84    |
| Huelva                 | 8.428     | 29,90    | 100,13   |
| Huesca                 | 3.874     | 16,93    | 32,57    |
| Jaén                   | 19.138    | 18,94    | 34,83    |
| La Coruña              | 27.354    | 35,02    | 66,53    |
| León                   | 9.663     | 30,37    | 49,52    |
| Lérida                 | 19.581    | 55,35    | 61,22    |
| Logroño                | 10.446    | 72,43    | 105,47   |
| Lugo                   | 8.246     | 193,82   | 160,66   |
| Madrid                 | 281.170   | 25,34    | 77,34    |
| Málaga                 | 92.611    | 25,47    | 54,20    |
| Murcia                 | 26.888    | 4,16     | 7,07     |
| Orense                 | 6.872     | 226,28   | 272,91   |
| Oviedo                 | 14.156    | 147,81   | 235,24   |
| Palencia               | 12.811    | 18,78    | 34,38    |
| Palma de Mallorca      | 42.910    | 32,47    | 47,58    |
| Pamplona               | 22.702    | —        | —        |
| Pontevedra             | 6.625     | 59,24    | 377,44   |
| Salamanca              | 15.303    | 12,91    | 3,07     |
| San Sebastián          | 9.484     | 22,39    | 64,26    |
| Santa Cruz de Tenerife | 10.334    | 109,96   | 164,90   |
| Santander              | 24.702    | 114,66   | 204,62   |
| Segovia                | 10.339    | 12,41    | 23,06    |
| Sevilla                | 122.139   | 23,47    | 47,37    |
| Soria                  | 5.194     | 19,97    | 34,60    |
| Tarragona              | 18.023    | 60,04    | 104,65   |
| Teruel                 | 8.830     | 27,14    | 26,83    |
| Toledo                 | 15.797    | 28,04    | 57,86    |
| Valencia               | 106.435   | 61,65    | 118,50   |
| Valladolid             | 41.913    | 105,01   | 155,03   |
| Vitoria                | 15.569    | 55,91    | 108,65   |
| Zamora                 | 12.811    | 47,82    | 54,71    |
| Zaragoza               | 58.978    | 42,52    | 90,13    |



muchos autores, configura en alguna medida, un modelo de dependencia y subordinación. Eso explica en parte, por ejemplo, la rapidez de la construcción de la red de ferrocarriles, incluso antes de que fuese totalmente necesaria, como han señalado diversos estudiosos y que veremos más adelante.

Esta dependencia de la agricultura, que impedía la constitución de capitales y llevaba en cambio a la dependencia del capital extranjero para cualquier empresa importante, junto con la señalada limitación del crecimiento demográfico y la insuficiencia de recursos energéticos naturales (aumentada por la escasa calidad del carbón asturiano), que a su vez llevaba también a la dependencia del abastecimiento externo, son causas suficientes para explicar el retraso español en relación con la industrialización de otras naciones europeas. Pero a ellas hay que añadir otras importantes desventajas diferenciales naturales, como la compleja orografía de la Península, de la que se derivaban enormes dificultades y costos comparativos para el transporte interior y, por otra parte, la lamentablemente endémica inestabilidad social y política.

En ese contexto histórico general se inscribe la historia particular de las ciudades españolas, de su evolución y transformaciones, de lo que en ellas ocurrió, de lo que se pensó acerca de ellas y de lo que se propuso y se proyectó para ellas. Tanto en sí mismas como en relación con el territorio en que se encuentran, que también se transformaba, y que modificaba sus relaciones con ellas. Esa historia es la que vamos a recorrer en las páginas siguientes, intentando el acercamiento a la comprensión de los hechos físicos y morfológicos, poniéndolos en relación sincrónica con el marco general de los hechos sociales y políticos. Éstos servirán como referencia proporcionadora de contextos explicativos, sin que se trate de encontrar siempre unas correspondencias completas inexistentes entre hechos concretos.

Por otra parte, se debe explicar desde el principio que no se ha estimado conveniente prescindir por completo de la linealidad cronológica, en aras de unas discutibles ventajas de las exposiciones concebidas más temáticamente. Por ello se ha recurrido a una división temporal en etapas, que permite abordar, en referencia a periodos más breves, la visión casi simultánea de todos los temas y aspectos implicados, así como la interrelación entre los mismos.

De este modo, y aunque ello no excluya una buena dosis de artificiosidad, el siglo XIX ha sido dividido en tres etapas de semejante duración, aunque no de la misma intensidad de acontecimientos, entendiéndose que a cada una de ellas le puede corresponder, de modo aproximado, una cierta caracterización diferencial en el relato completo. Y así, podría decirse que el primer tercio correspondería en su mayor parte a la destrucción y a la parálisis derivadas del devastador trauma de la guerra de la Independencia y de la orientación del reinado de Fernando VII. En el segundo se sentarían las bases para el arranque de un proceso de recuperación, apoyado, con muchos errores y dificultades, en la construcción de un régimen parlamentario y en la introducción de innovaciones transformadoras, de muy diversa índole. Y el tercero sería aquel en el que empieza a producirse el desarrollo, y se manifiestan claramente las transformaciones.

## CAPÍTULO PRIMERO

# Guerra y despotismo (1801-1833). Destrucción, parálisis, reconstrucción

### 1. EL MOMENTO HISTÓRICO

Como es sabido, la torpeza de Godoy y la incapacidad y degradación de la familia real española, venían alentando a Napoleón desde principios del siglo. Por otra parte, la alianza con Francia había dado ya tan nefastos resultados para España como la pérdida de su armada. Pero no será hasta que se produzca la ocupación de Pamplona y Barcelona por las tropas francesas en 1808, que se descubra la verdadera dimensión de la situación. Ésta se hace trágicamente dramática cuando el pueblo se niega a admitirla, iniciándose de manera efectiva en Madrid el largo proceso de resistencia a la invasión, con el resultado de sus conocidas secuelas destructivas sobre la población y sobre el sistema de comunicaciones. Y con la desaparición de las incipientes industrias, estatales y privadas de nivel tecnológico más avanzado, con tallas de bosques, quemas de cosechas, matanzas de ganado y bombardeo de ciudades. Es decir, con el resultado de una intensa descapitalización del país. En verdad, en relación con esta historia, el primer tercio del siglo es un espacio de tiempo no sólo perdido, en términos generales, sino de balance francamente negativo. En especial la parte correspondiente al reinado de Fernando VII, que merece haber sido designado como una «negra pesadilla».

Antes de la destrucción hay un breve periodo peculiar muy diferente, de escasos resultados, en el que un rey extranjero, moderadamente ilustrado, produce una coyuntura favorable para una recuperación de la herencia de la Ilustración, e incluso tal vez para una transformación de las bases del Antiguo Régimen, concitando el apoyo de esa parte de la elite progresista, que creyó en la benefactora influencia modernizadora de la gran potencia mundial del momento, y constituyó el núcleo colaboracionista de los afrancesados. Mientras que la otra parte de esa elite, aliada con el pueblo, en abierta resistencia a la potencia invasora, a la vez que la combate con las armas, establece las bases de un liberalismo nacional, que tiene su expresión en la clandestina Constitución redactada en Cádiz, por las Cortes rebeldes, en 1812. Pero frente a ambas facciones, están las poderosas fuerzas reaccionarias, que a partir de 1813 consiguen la restitución de la corona a Fernando, lo que supone también la restitución del Antiguo Régimen, la casi simultánea restitución de la Inquisición, la abolición de la Constitución de 1812 y, poco después, el retorno de la Compañía de Jesús.

Todo ello perfila las bases de ese reinado de «negra pesadilla», sobre todo después de abortar la rebelión que había encabezado Riego en 1820, proclamando la Constitución de 1812. Se produce entonces una inequívoca vuelta del absolutismo despiadado, y se establece un régimen de represión y de terror que durará hasta la muerte del monarca en 1833. Y es precisamente durante ese período, cuando se derrumba el Imperio español de ultramar, entre largas y complicadas vicisitudes, que acaban en las proclamaciones de independencia de nuevas naciones americanas. Sólo Cuba, Puerto Rico y Filipinas permanecerán todavía unidas a España hasta finales del siglo.

## 2. CONTINUIDAD AMORTIGUADA DE LA URBANÍSTICA ILUSTRADA

Los últimos años del reinado de Carlos IV habían supuesto, en el terreno que nos interesa aquí, una continuidad amortiguada con la línea reformadora de los anteriores reinados. En ellos había existido una voluntad de actuar sobre las ciudades para embellecerlas y acondicionarlas, erigiendo monumentos, dotándolas de paseos, reformando sus trazados y, en bastantes ocasiones, creando espacios urbanos totalmente nuevos, en forma de barrios nuevos (ensanches) y de nuevas poblaciones. Pruebas de esa continuidad son las transformaciones urbanas embellecedoras, acometidas en diversas ciudades, como en Barcelona, con motivo de la visita de Carlos IV en 1802. Y también continuó la tradición de los ensanches y de creación de nuevas poblaciones, de lo que son ejemplos la Marina de Tarragona, proyectada en 1804, y el singular proyecto de Silvestre Pérez, de 1807, para la nunca construida nueva población del Puerto de la Paz, que iba a ser creada en las inmediaciones de Bilbao. Sambricio, en su fundamental estudio del urbanismo de la Ilustración, ha rastreado la génesis y las características de estos trabajos, como muestras de esa doble actividad urbanística, en los frentes de la reforma de la ciudad existente y en el de la creación de espacio urbano nuevo, abriendo interesantes interrogantes sobre la concepción y filiación de este último proyecto, que se plantea como ciudad extensible y crecedera, en contra de lo habitual en los limitados ensanches dieciochescos, más cerca, por ello, de la que será después la concepción de los ensanches decimonónicos<sup>1</sup>. En cualquier caso, este notable proyecto, seguramente muy influyente en otros posteriores, en el que, por otra parte, se manifiesta una ambición de grandiosidad en el tratamiento del espacio, en clave barroca, merece ocupar un puesto en esta historia, que no es sólo de lo que han ido siendo las ciudades españolas, sino también de cómo fueron imaginadas y no llegaron a ser, a través de propuestas que son parte importante del patrimonio histórico de la cultura urbanística.

Y una situación semejante se vivía en la España americana, donde al menos las ciudades que eran capital de intendencia, habían superado el aspecto semi-rural que habían tenido durante casi dos siglos, gracias a una renovación impulsada por los intendentes, y secundada por los vecinos ricos. Ello permitía mejorar la urbanización, erigir fuentes y monumentos, construir paseos, alamedas, mercados y plazas nuevas. Algunas de ellas eran ya ciudades muy importantes,

<sup>1</sup> Carlos Sambricio, *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*, Madrid, 1991.

como La Habana, que había desbordado sus murallas y se extendía tierra adentro hacia el oeste, de acuerdo con un bien regulado ensanche, o como México, que estaba entre las mayores del mundo y prolongaba en todas direcciones su inicial cuadrícula.

### 3. PRESENCIA E INFLUENCIA FRANCESA

Es aquí donde se inserta históricamente ese reinado breve (1808-1814) de José I, despectivamente llamado *Rey plazuelas*, en atención a la más visible de las manifestaciones del claro interés urbanístico del hermano del emperador. Porque el rey francés no tuvo tiempo de desarrollar el ambicioso programa transformador que quiso llevar a cabo, tanto en Madrid como en otras ciudades españolas, en consonancia con las ideas que alentaban las reformas urbanísticas que se desarrollaban en París y, a su imagen y semejanza, en otras ciudades del imperio.

De entonces data, en efecto, la puesta en marcha de numerosas actuaciones de apertura de calles y plazas, y de creación de alamedas y paseos, cuyo conjunto no está suficientemente estudiado, y que no suponen realmente una discontinuidad con las orientaciones de la política borbónica. Barcelona, Granada, Madrid, Sevilla y Valencia conservan claras huellas de ello en su trazado viario, en la configuración de algunas de sus plazas, o en la aparición de paseos, mientras que en otras ciudades, como Málaga, Valladolid y Zaragoza, las actuaciones fueron menos decisivas, bien en ambición transformadora, bien en desarrollo real. En Madrid, además, se iniciaron también programas de construcción de infraestructuras nuevas, como grandes colectores pluviales, y de equipamientos, con la iniciada y no rematada creación de cementerios. Pero las grandes operaciones de transformación y monumentalización de la capital, aunque proyectadas con ambición, no fueron desarrolladas. Entre ellas, las previstas alrededor del Palacio Real, cuyo proyecto constituye otra importante muestra de la capacidad de Silvestre Pérez.

Porque muchas de esas reformas eran proyectadas directamente por ingenieros franceses, pero otras veces, el rey Bonaparte contó con la colaboración de ilustres afrancesados. Ése es el muy señalado caso del citado arquitecto, cuyas previas relaciones con la cultura arquitectónica francesa también ha señalado Sambricio.

El entorno del Palacio Real fue objeto, en efecto, de una reflexión de gran calado, para crear allí un nuevo conjunto monumental de gran intención política. Se trataba de unir el palacio con la iglesia de San Francisco el Grande, convertida en edificio de las Cortes, salvando la depresión existente entre ambos, por cuyo fondo discurre la calle de Segovia, mediante un viaducto monumental, que enlazaba un conjunto de plazas concatenadas, dentro de una grandiosa concepción. Sambricio ha relacionado este proyecto, tanto con la experiencia de José Bonaparte en Nápoles, conocida por Pérez, como con otras propuestas monumentalizadoras que se estaban planteando o desarrollando en algunas ciudades del imperio. También en este caso, como en el de la Ciudad de La Paz, se trata de un ejercicio no realizado, pero que, sin duda, merece ser incluido en una historia de la evolución de las ideas urbanísticas en este país, que muestra la minoritaria sintonización española, a través de los afrancesados, con el momento europeo dominado por la cultura francesa.

#### 4. DESTRUCCIÓN Y RECONSTRUCCIÓN

Tanto durante los primeros episodios de la invasión como en los años que duró la ocupación francesa, con su constante situación militar conflictiva, como también finalmente durante la retirada del ejército francés, la destrucción de las ciudades españolas fue considerable. No sólo por bombardeo, sino también por voladura. Burgos, Gerona, Granada, Soria, Tarragona y Zaragoza fueron de las ciudades más dañadas. Existen, de entonces, planos y vistas de ciudades en los que se reflejan las operaciones militares de asedio y bombardeo, con dibujo de las trincheras y posiciones de la artillería atacante, y finas líneas que representan la trayectoria de los proyectiles sobre la ciudad. Algunos añaden más información escrita, como es el dibujado por Mariano Enrich después de la retirada francesa, que representa el asedio de Gerona en 1809, en el que una leyenda dice que los franceses arrojaron en aquella ocasión, 11.910 bombas y 7.398 granadas.

Por ello, una de las primeras tareas que hubo de emprenderse después de la guerra, fue la reconstrucción, tanto de los interiores dañados como de las murallas, fortificaciones y defensas. Éstas, en muchos casos, habían sido edificadas desde el siglo xvi en adelante, y especialmente en el xviii, y pertenecían al tipo abaluartado, con grandes taludes, fosos y glacis, para alejar la artillería, que ocupaban grandes espacios alrededor de la ciudad. En otros casos quedaban en pie todavía las murallas medievales, como en Ávila, Toledo o Sevilla. Así lo muestra, con gran precisión, la hermosa colección de planos y vistas de ciudades españolas, realizada en Francia en 1808, para ilustrar el conocido libro de Laborde<sup>2</sup>. Planos algo posteriores, como la colección de Alejo Donnet de 1823, muestran ya a muchas ciudades con sus defensas reconstruidas. Pero se sabe que hasta 1830 por lo menos, fueron reparados muchos taludes, baluartes, fosos y glacis, especialmente en el caso de las «plazas fuertes» con valor militar especial y defensas modernas, como las cuatro capitales catalanas, Palma de Mallorca, Cartagena, Cádiz, Badajoz, San Sebastián y Olivenza. En otros muchos casos no llegaron a repararse esas defensas antes de que se advirtiera su inutilidad, como ocurrirá años después y se proceda a su derribo, por lo que muchas vistas de ciudades de la época las muestran con murallas ruinosas, y contribuyen a ir formando la visión literaria del país pintoresco y decrepito que el Romanticismo hace circular pronto por toda Europa.

Un caso singular, por la dureza del castigo bélico, por la envergadura de la destrucción correspondiente y por el interés que tiene el hecho de dar lugar a una respuesta de carácter global, de conjunto para toda la ciudad, es el de San Sebastián, que había sido bombardeada, incendiada y saqueada, con destrucción de 564 casas, en 1813.

La Junta de Obras constituida para estudiar la situación y darle respuesta, encargó un proyecto de reconstrucción al arquitecto e ingeniero Ugartemendía, quien procedió a la redacción de una propuesta de nuevo trazado, que eliminaba cualquier referencia a la planta histórica de la ciudad. Partía de una reflexión propia, alimentada por su propia lógica, verdadero alarde de racionalidad sistemática, basada en la

---

<sup>2</sup> Alexander de Laborde, *Voyage historique et pittoresque de l'Espagne*, París, 1806.

definición de un tipo único de vivienda, de dimensión constante y dotada de doble ventilación, que era utilizada como célula primaria del trazado, a través de su agrupación en manzanas regulares, ajustándose toda la composición a una estricta ortogonalidad. Pero, sorprendentemente, en lugar de aprovechar esa ortogonalidad general para obtener fácil y armónicamente un espacio central rectangular, como forma tradicional de plaza, el proyecto plantea en el centro la forzada inserción de una gran plaza octogonal<sup>3</sup>.

Este curioso documento, sobre cuyo parentesco teórico se sabe poco, aunque pueda especularse mucho, hubiera podido servir de base, sin duda, para el establecimiento de una nueva población, como estaba ocurriendo en esos momentos en los nuevos Estados Unidos, con cuya cultura urbanística se ha querido relacionar. Pero su propia radicalidad, y la total ausencia de referencias a la realidad histórica previa de la ciudad, dio origen a un rechazo violento por parte de la mayoría de los propietarios del suelo, obligando a Ugartemendía, a estudiar y proponer, en 1817, una solución más acorde con esa historia. Lo curioso es que tampoco esta segunda propuesta fue la definitiva, volviéndose a reproducir finalmente, en la propuesta adoptada en 1820, la planta histórica anterior, con escasas variaciones, en una abrumadora demostración de la que se ha llamado «ley de permanencia del plano». A ella responde la planta de la parte antigua de la ciudad actual.

Labores de reconstrucción menos extensas tuvieron lugar en otras muchas ciudades españolas a lo largo de muchos años, mezclándose, en algunos casos, con propuestas de embellecimiento y de continuación de empresas anteriormente iniciadas. Ahí se inscribiría el intento de formalizar una plaza ante la fachada oriental del Palacio Real de Madrid, donde la piqueta de José I había dejado un enorme espacio vacío. El proyecto de González Velázquez de 1817, en el que se planteaba la creación de una gran plaza circular, cuya construcción llegó a iniciarse y a figurar en algún plano de Madrid (1831), como si estuviera enteramente construida, en realidad no fue plenamente desarrollado. Y también hubo continuaciones en la construcción de monumentos. Como ocurrió, en efecto, con la Puerta de Toledo, que había sido iniciada por iniciativa de José I, cuya construcción se retomó en 1813 y se acabó en 1827. La misma intención se aprecia en otro proyecto del mismo arquitecto citado, realizado en 1818, para un acceso monumental al embarcadero real del canal del Manzanares, todavía en funcionamiento. «Navegación y arbolado son obras dignas del gran Fernando. Caminos y canales facilitan el comercio interior, promueven la industria y causan la abundancia de los reinos», es el texto que puede leerse en el dibujo, en la base del proyectado obelisco. Dadas las circunstancias, puede interpretarse como algo que está entre la añoranza y la ironía, este compendio del proyecto de la Ilustración, que en aquellos momentos ya había expirado definitivamente.

También como ejemplo de esa misma continuidad puede señalarse la construcción de la Puerta del Ángel en Barcelona, en 1822, y la Puerta de Santa Engracia en Zaragoza, en 1830.

Es posible que existan en los archivos municipales de muchas ciudades españolas documentos de la época que permitirían saber con detalle qué se hizo realmente en ese sentido, durante este periodo de escaso aliento y de escasos recursos, que ha sido poco investigado. Como ejemplo de ello puede citarse un hermoso plano, con-

---

<sup>3</sup> Ver Sambricio, *op. cit.*

servado en el archivo municipal de Granada, que había sido hecho por Francisco Dalmau en 1796, que aparece ahora «arreglado al estado de Granada en el año de 1831», según reza el nuevo título. En él se ve la incorporación de innovaciones posteriores, que se señalan en leyenda añadida, entre las que figuran los paseos arbolados, a los lados del río Genil, especialmente el Salón, que había sido iniciado bajo la dominación francesa<sup>4</sup>.

Y también a este período corresponde la iniciación de la construcción de la hermosa plaza Nueva de Bilbao, de serio y sólido clasicismo, según proyecto de 1821, realizado por un Silvestre Pérez regresado del exilio. Fue terminada muchos años más tarde, y puede decirse que inaugura la serie de las grandes plazas monumentales decimonónicas (que con nuevo lenguaje arquitectónico continúan la larga tradición española), que se hicieron después en varias ciudades españolas, cuya referencia corresponde al capítulo siguiente.

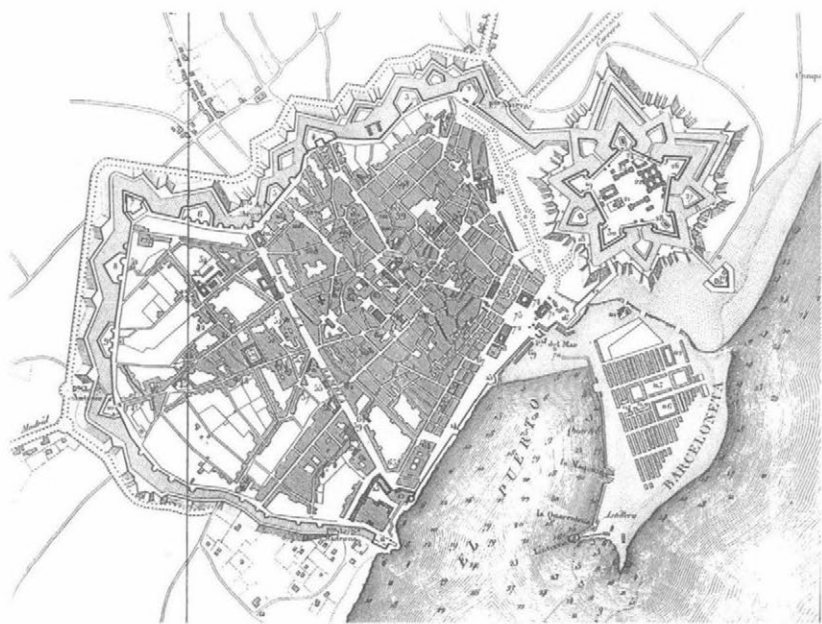
---

<sup>4</sup> Plano no catalogado en 1975, que es cuando lo vi.



Madrid en 1806. Plano Laborde.

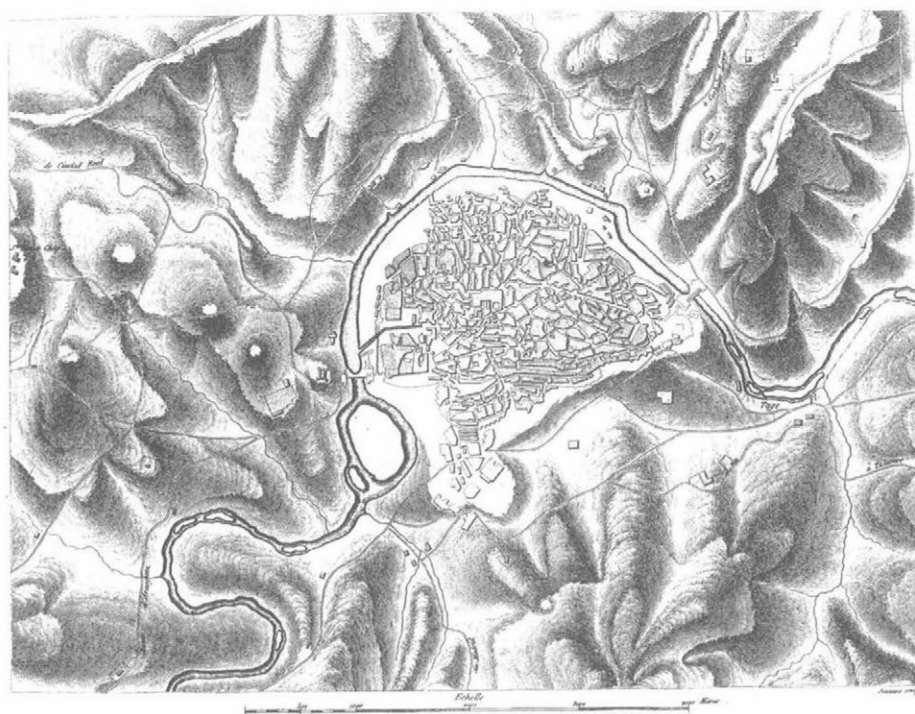
Muestra el estado de la ciudad y sus alrededores a principios de siglo. La ciudad no ha rebasado, prácticamente los límites del Madrid de los Austrias, es decir, la cerca de Felipe IV, pero el plano acusa muy claramente la obra de los Borbones: Palacio Real, paseo y Museo del Prado, puerta de Alcalá, hospital de San Carlos, fábrica de porcelanas del Buen Retiro, puente de Toledo, acondicionamiento del territorio entre la ciudad y el río, canal del Manzanares, rodeado de arbolado...



Barcelona, según plano de la hermosa colección de Donnet (1822).

La ciudad se mantiene dentro de sus importantes defensas de plaza fuerte, acompañadas por la imponente Ciudadela y el fuerte de Montjuïc. Dentro de la ciudad se aprecia la representación de la regularización de la Rambla, realizada en 1802.



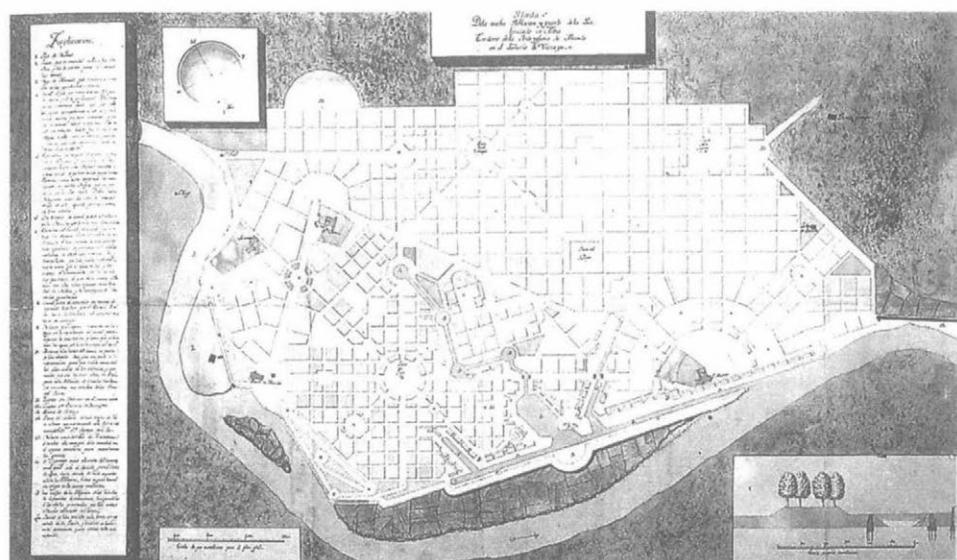


PLANO de TOLEDO y de sus CERCANIAS.  
PLAN de TOLEDE et des ENVIRONS. | PLAN of the TOWN of TOLEDO.

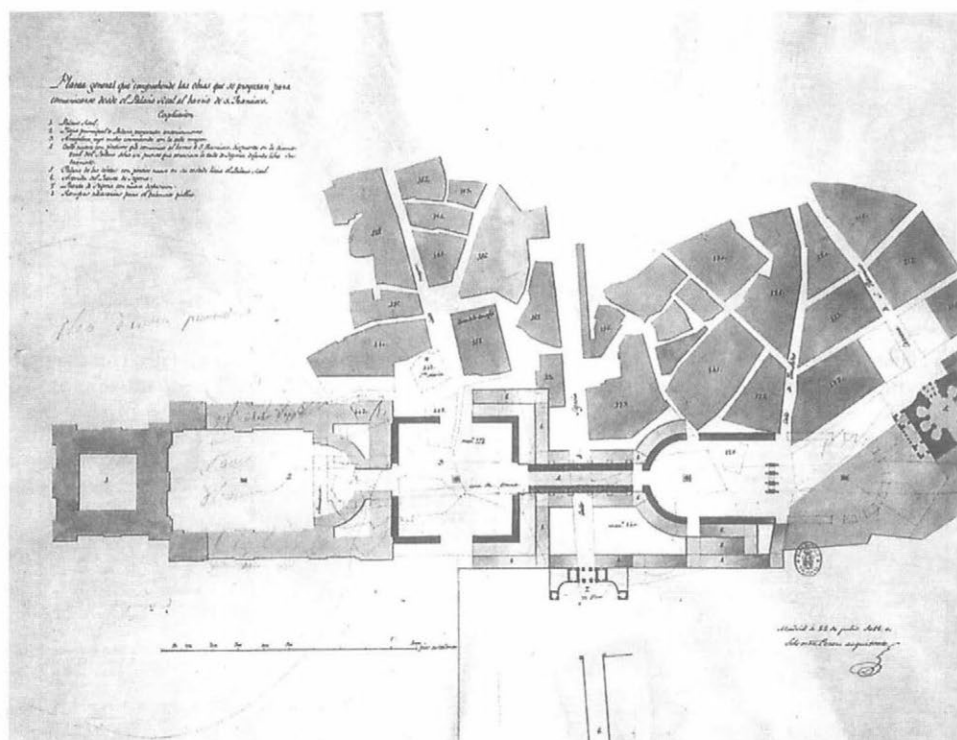
El plano de Toledo de Laborde es una buena muestra de la cartografía de principios de siglo, con la orografía simulada por sombreado a sentimiento.



Plano de Tarragona, de 1827, con representación del proyecto de la Marina, aún no construida, junto al puerto, como muestra de la continuidad de la tradición de los ensanches del siglo XVIII.



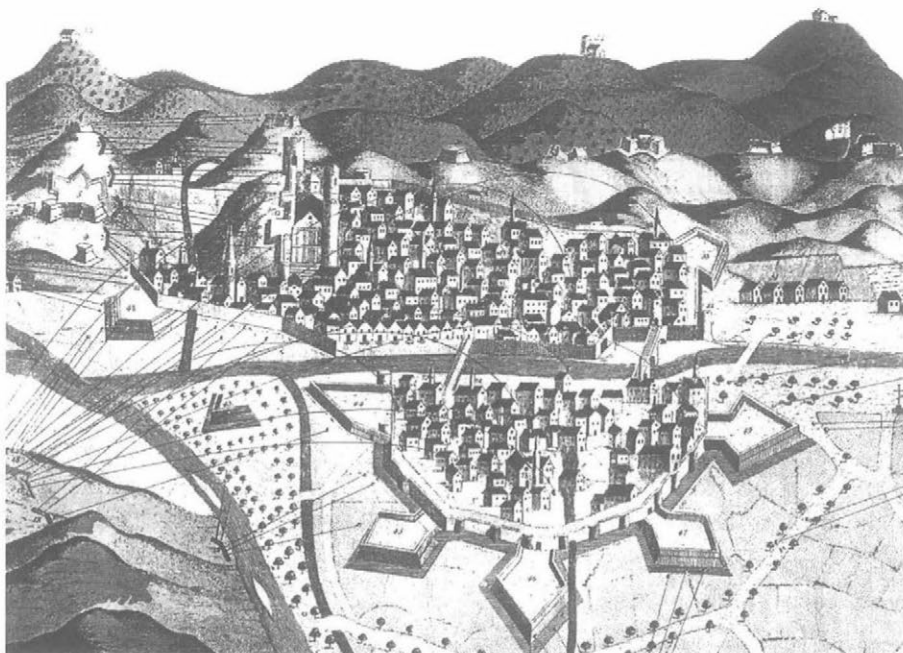
Proyecto de Silvestre Pérez para la nueva población (no construida) del puerto de la Paz (1807), que prefigura, en cierto modo, aunque con otro lenguaje, lo que van a ser los ensanches del siglo XIX, y crea la imagen de una gran plaza central, que ya no abandonará a Bilbao.



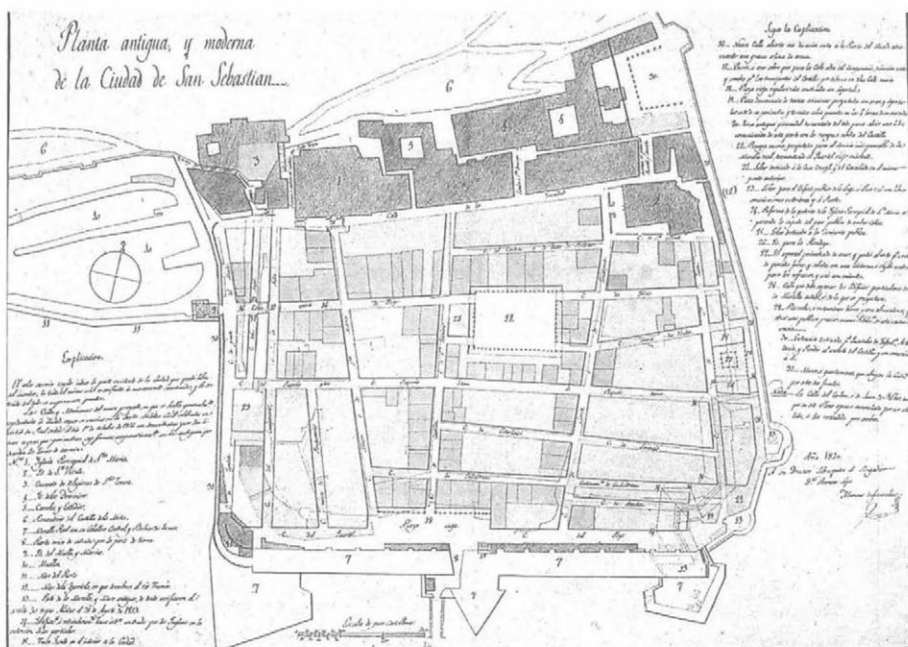
Otro proyecto monumental de Silvestre Pérez, ahora para José Bonaparte, que manifiesta la voluntad de dignificación de la capital, que no tuvo tiempo de desarrollar el rey francés.



La Habana. Plano de 1812, mostrando la ordenación de los barrios exteriores a la muralla, con clara previsión del derribo de la misma y con inclusión del primer planteamiento del paseo extramuros.



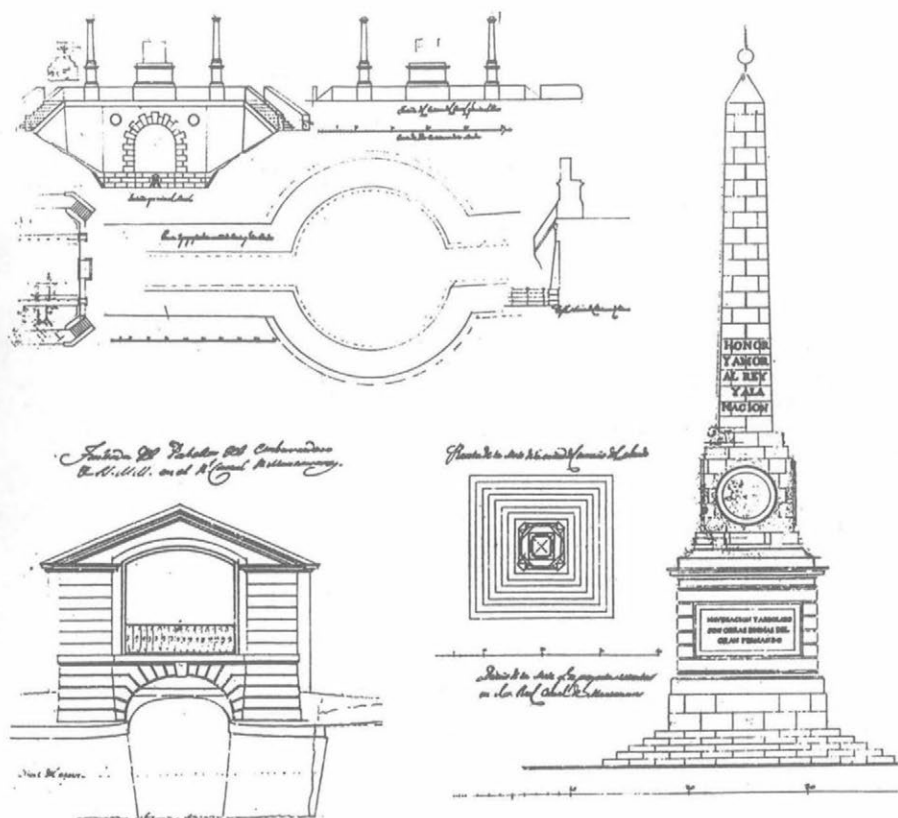
Vista esquemática del asedio de Girona en 1809, con representación de la trayectoria de los disparos de la artillería francesa.



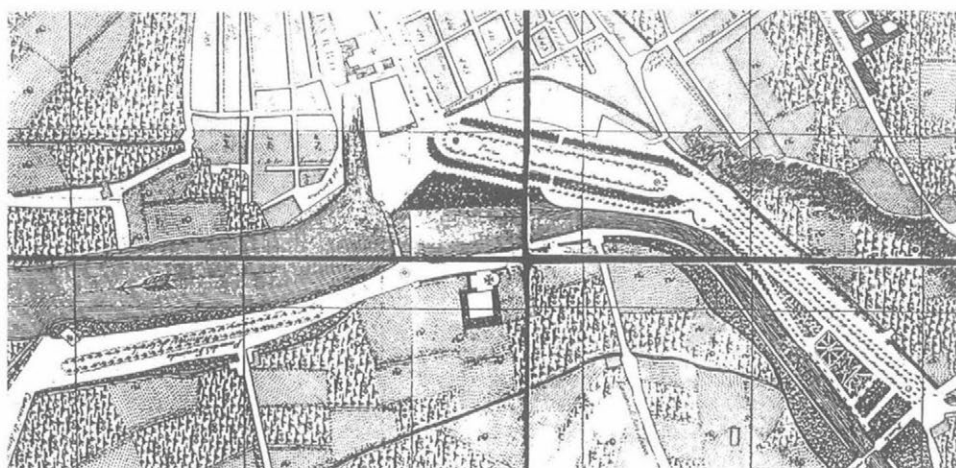
Proyecto definitivo de Ugartemendía (1820) para la reconstrucción de San Sebastián, una buena muestra de la ley histórica de permanencia del plano, puesto que prácticamente reproduce la planta de la ciudad arrasada.



Cádiz en 1823, según plano de Donnet, con sus defensas restauradas.



Proyecto de Isidoro Velázquez para el acceso monumental al Embarcadero Real del canal del Manzanares (1818).



Fragmento del plano de Granada de Francisco Dalmau (1796), «arreglado al estado de Granada en el año de 1831», en el que se ve la incorporación de los paseos junto al Genil, y especialmente El Salón en el centro.



Desarrollada desde 1821, a partir del proyecto de Silvestre Pérez regresado del exilio, la plaza Nueva de Bilbao inicia la serie de las plazas decimonónicas de tantas ciudades españolas. Un rectángulo de  $66 \times 54$  metros es totalmente cerrado por una edificación unificada, de tres plantas sobre una baja con arcos de medio punto entre pilastras, consiguiendo un conjunto de gran elegancia y solidez.



## CAPÍTULO II

# Éxitos y fracasos del liberalismo (1834-1868). Hacia la modernización urbana

### 1. UN NUEVO PERIODO HISTÓRICO

Es algo bastante generalizado admitir que «1833 representa, al mismo tiempo que la muerte de Fernando VII, el final de una pesadilla política y de una parálisis prolongada del Estado»<sup>1</sup>.

Ciertamente que la proclamación de Isabel II en minoría de edad, y la regencia de su madre, la reina María Cristina, última esposa de Fernando VII, están acompañadas por el desencadenamiento de la guerra carlista y la inestabilidad política y social que ello provoca, con las dificultades consiguientes para salir del estancamiento económico. Pero en cualquier caso, hay una ruptura con la situación anterior, en la medida en que se derrumban las mayores ataduras, se abren las fronteras ideológicas, vuelven los exiliados, comienza una renovación cultural (coincidiendo con el principio del Romanticismo), se inicia una política de fomento económico y reformas administrativas, se consolida el desarrollo de la burguesía liberal y se produce, con dificultades y lentitud, el retrasado principio de la industrialización.

Los caminos de la historia son con frecuencia azarosos. Porque la inicial identificación de los intereses de la Corona con los de esa burguesía liberal, que la va a sostener, se produce gracias a la irrupción de Don Carlos, el hermano de Fernando VII, que al negar los derechos de su sobrina y reclamar para sí la herencia del trono, se convierte en el símbolo del absolutismo del Antiguo Régimen, forzando las concesiones a los liberales y la alianza con ellos, por parte de los gobiernos de la Regencia. Así, el final de esa guerra en 1837, supone el triunfo del liberalismo, que queda reflejado en la nueva Constitución y en la adopción de inequívocas medidas políticas, como la desaparición de muchos privilegios de la nobleza y el desarrollo de la Desamortización.

A partir de entonces, la Corona se verá obligada a un difícil equilibrio para, sin caer en manos de los derrotados pero poderosos partidarios de la vuelta al absolutismo, mantener contenidas las crecientes demandas de las tendencias más radicales del liberalismo, representadas por los «progresistas» y los «demócratas», partidarios

---

<sup>1</sup> Albert Derozier, «Visión cultural e ideológica», en *Historia de España*, dirigida por Tuñón de Lara, Madrid, 1988.



del sufragio universal y del derecho de asociación. Para lo cual no tendrá más remedio que ir apoyándose en los liberales «moderados».

Ello se hará más patente a partir del momento en que, proclamada reina Isabel II, se produzca la llegada de esos «moderados» al poder, y una nueva Constitución (1845) deje claro el nacimiento de un nuevo régimen, sobre las ruinas del estamental y absolutista. Este momento ha sido visto como el punto de arranque para una etapa que, no exenta de sobresaltos, pronunciamientos, levantamientos y cambios de gobierno, se caracteriza, a pesar de todo, por un indudable desarrollo positivo, con muy visibles consecuencias en numerosos sectores de la vida del país: transportes y comunicaciones, infraestructuras hidráulicas, industria, comercio y... transformación de las ciudades. En gran medida, todo ello resultará irreversible y no será gravemente dañado por los acontecimientos políticos y la crisis económica que, en 1868, pone fin al reinado de Isabel II. Acontecimientos que, de acuerdo con la convincente explicación de Artola, son el resultado de «las contradicciones inherentes al régimen de 1845 que no puede extender la participación en el sistema político, sin realizar al mismo tiempo reformas que incrementen la representatividad del propio sistema con la consiguiente pérdida de poder de la Corona»<sup>2</sup>.

La Constitución de 1869 refleja ese ascenso que venía reclamando la burguesía en su participación en las responsabilidades de la dirección del país y en la definición del modelo de sociedad. Introduce, efectivamente, el sufragio universal y el derecho de asociación, que es seguido de un rápido desarrollo del movimiento obrero. Pero no acaban de aparecer las formas que hagan históricamente posible una estabilidad que permita la definitiva consolidación de la revolución burguesa. El ensayo de una monarquía no borbónica, en el breve reinado de Amadeo de Saboya, así como la experiencia de la I República, parecen mostrarlo.

## 2. INNOVACIONES Y TRANSFORMACIONES URBANAS

Son muchos y significativos los «cambios revolucionarios» que tienen lugar en este tramo central del siglo XIX, y, entre ellos, muchos que van a transformar las condiciones de vida, a alterar las relaciones espaciotemporales, a introducir nuevas técnicas constructivas y a repercutir en el funcionamiento y en el aspecto de la ciudad. Unas son las innovaciones generales, que inciden en la organización de las relaciones territoriales, tales como las nuevas formas de transportes y comunicaciones: ferrocarriles, nuevas carreteras con nuevas formas de pavimentación, nuevos puentes de vanos mucho más largos, nuevas dimensiones de los puertos, electricidad, telégrafo... Otras son más propiamente urbanas: nuevos sistemas de abastecimiento de agua y de saneamiento, iluminación, nuevas formas arquitectónicas, nuevos grandes edificios para nuevos usos... Sí, es en este periodo cuando se introducen esas novedades transformadoras, cuando se conciben los primeros proyectos innovadores y cuando en muchos casos se pone en marcha su desarrollo. Pero ese desarrollo culmina y se consume en el último tercio del siglo, confirmando esa idea según la cual se pueden diferenciar ambos periodos como de arranque y desarrollo.

---

<sup>2</sup> Miguel Artola, *op. cit.*

### 3. EL FERROCARRIL

De entre esas primeras novedades transformadoras, una sin duda de las más trascendentales es la aparición del ferrocarril, posible por el invento previo de la máquina de vapor y por el perfeccionamiento en la producción del hierro.

Probado antes a pequeña escala en la minería, el ferrocarril se empieza a desarrollar en todo el mundo a partir del éxito de la puesta en servicio de la línea que unía Manchester y Liverpool, que fue inaugurada en 1830.

En España empieza a pensarse en la necesidad de construir ferrocarriles en los últimos años del reinado de Fernando VII, quien llegó a otorgar concesiones a privados para ello, sin que ninguna fuese luego desarrollada por falta de financiación.

Los primeros ferrocarriles españoles fueron los construidos en Cuba, anticipándose una década a su aparición en la Península. La primera línea fue la de La Habana a Güimes, inaugurada en 1837. En poco tiempo varias líneas surcaron la isla, poniendo de manifiesto el dinamismo de la economía local, impulsado por el espectacular crecimiento de la demanda mundial de azúcar.

En 1844 el Gobierno encarga un informe que analice la cuestión de la introducción del ferrocarril en la Península, que es realizado con profundidad y conocimiento por una comisión de ingenieros. En él se proponen «las condiciones generales bajo las cuales se han de autorizar las empresas de los caminos de hierro», después de examinar los sistemas utilizados en otros países que ya tenían alguna experiencia, así como las características propias de la realidad española. En este valioso estudio se advierte de los peligros que pueden derivarse para los intereses del Estado, de las formas en que se habían empezado a definir los intereses privados en la formulación del sistema de concesión. Sirvió de base para la Real Orden del mismo año, primera disposición oficial sobre ferrocarriles, en la que se dictaban las primeras reglas para la concesión de caminos de hierro a empresas privadas, sin tener en cuenta las cautelas señaladas en el citado informe. A ella se ajustó la construcción de las primeras líneas españolas de ferrocarril, en medio de una gran confusión desatada por la altísima cifra de concesiones solicitadas y la especulación surgida en torno suyo. Y a ella se debió la adopción del ancho de vía, mayor que el de las redes europeas, que impidió la continuidad con éstas.

A este primer momento corresponde, pues, la construcción de las primeras líneas férreas peninsulares: de Barcelona a Mataró (inaugurada en 1848), de Madrid a Aranjuez (inaugurada en 1851 y prolongada luego a Albacete en 1856), de Barcelona a Granollers (inaugurada en 1854), de Valencia a Játiva (también de 1854) y de Sama de Langreo a Gijón (inaugurada en 1856). En 1855 había un total de 476 kilómetros de vía férrea construidos.

Durante esos años la preocupación de los sucesivos gobiernos de Isabel II se centró en clarificar la confusa situación y en aumentar las ayudas financieras y los estímulos, así como en establecer una jerarquización de la red y unas preferencias y prioridades sobre las líneas, que hasta entonces dependían de las propias solicitudes privadas. Si había estado claro desde el primer momento que el Estado deseaba vivamente impulsar la construcción de la red, pero no podía hacerlo por sí mismo, apareció pronto la convicción de que tampoco la rentabilidad de los resultados iba a ser suficiente para movilizar las cuantiosas inversiones privadas que se necesitaban

y que, por ello, iba a ser necesario subvencionar las obras. La situación desembocó en unas ayudas estatales excesivas para quienes conseguían las concesiones, a través de una discrecional discriminación plena de abusos, desencadenante de unas fuertes tensiones especulativas.

La Ley General de Ferrocarriles de 1855, complementada con la Ley sobre Sociedades Anónimas de Crédito de 1856, marca un hito importante, que da paso a un periodo de expansión en el desarrollo ferroviario. En ambas se establece oficialmente la clasificación jerarquizada de la red y se define el régimen jurídico y financiero de las compañías ferroviarias. Lo primero configura para siempre la estructura radial del sistema ferroviario español. Lo segundo abre la puerta a la creación de instituciones de crédito y a la incorporación de inversiones de capital extranjero, propiciando así la creación de las grandes compañías, que actúan durante los años siguientes en la rápida construcción de la parte fundamental de la red, con importante presencia de capital y de técnicos franceses<sup>3</sup>.

La línea Madrid-Albacete es prolongada a Alicante (1858), se construyen las que unen Córdoba y Sevilla (1859) y Sevilla con Jerez (1861), se prolonga hasta Gerona la de Barcelona-Mataró (1862), se construye la de Madrid-Zaragoza (1863), la de Madrid-Valladolid-Burgos-Irún (1864), la de Córdoba a Málaga (1865), etc., de modo que en 1865 la red tenía algo más de 5.000 kilómetros de longitud, había 4.835 kilómetros de vía férrea en explotación y se había construido un gran número de estaciones. Éstas eran de carácter más bien modesto, tanto por sus dimensiones como por su aspecto, pues inicialmente no parece que fueran reconocidas como objeto arquitectónico, sino simplemente como cobertizo funcional para albergue de los «muelles» y «embarcaderos» desde los que se subía a los coches del tren. Así aparecen en los grabados y testimonios gráficos de la época, muy diferentes de los grandes edificios enfáticos que llegarán a ser en una etapa posterior. De este primer momento eran las primeras estaciones, ya desaparecidas, de Valencia (1854), Guadalajara (1858), Toledo (1859), Barcelona (Norte) (1865), y, por supuesto, las iniciales de Francia (1848) en Barcelona, y Atocha (1841) en Madrid.

El ritmo decrece a partir de 1866, y especialmente después de la caída de Isabel II, durante el periodo de inestabilidad que le sigue, pues a las circunstancias nacionales de recesión económica y recelo inversionista se suman las internacionales, relacionadas con la guerra franco-prusiana y la crisis europea, que frenan la afluencia de capitales, especialmente franceses.

Mucho se ha discutido acerca de la idoneidad del sistema de financiación que hizo posible la construcción de la red ferroviaria española y acerca de su oportunidad. Se ha dicho que el país se decantó por la inversión en capital social fijo (transporte) sacrificando la inversión en actividades directamente productivas y que esa construcción no sólo no estimuló el desarrollo industrial, sino que se hizo a costa de él<sup>4</sup>. Se ha dicho que la red se construyó demasiado deprisa y sin estudiar bien su estructura territorial y sus implicaciones de futuro<sup>5</sup>. Se ha dicho

<sup>3</sup> Ver Anibal Casares, *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, 1988. Miguel Artola, Rafael Anes y Pedro Tedde, *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, Madrid, 1978.

<sup>4</sup> Gabriel Tortella, *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*, Madrid, 1994.

<sup>5</sup> J. Nadal, *op. cit.*

que la industria era tan débil y escasa que no podía aprovechar los beneficios de la red, y que por el contrario, ésta facilitó la penetración de los productos extranjeros retrasando más la competitividad de los nacionales<sup>6</sup>. De todo ello se deduciría que la operación se habría anticipado a las necesidades, no habría correspondido a una demanda real del momento económico, sincronizada adecuadamente con el desarrollo industrial, sino más bien habría sido el resultado de una opción política de modernización, como parece reflejarse en los textos oficiales, y de los beneficios que llegó a ofrecer como negocio privado. En cualquier caso, no se puede negar que esa opción tuvo una repercusión en la dinamización de intercambios y relaciones entre diversas partes del territorio que con anterioridad estaban prácticamente incomunicadas, y nadie niega que la construcción de la red supuso una transformación fundamental de las relaciones espacio-temporales del sistema urbano español, que repercutió en el desarrollo de las ciudades que lo integraban y en la relación de éstas con el territorio, sin hablar aún de las modificaciones físicas que la sola presencia del ferrocarril desencadenó en las ciudades por las que pasaba, como veremos más adelante.

#### 4. CAMINOS, CANALES Y PUERTOS

El sistema de transporte terrestre sobre ruedas, único antes del ferrocarril, si se exceptúa el primitivo de carga sobre animal, estaba constituido por las seis carreteras radiales, recién acabadas, que habían sido iniciadas en el reinado de Carlos III, por algunas transversales, y por el conjunto de carreteras menores y caminos de herradura. Si las carreteras radiales eran de excelente y duradera factura, no ocurría lo mismo con la insuficiente e inconsistente red general, que imponía en gran medida al transporte interurbano un carácter estacional, acentuado por la insuficiencia del número de puentes, que obligaba a utilizar los vados estivales. Por otra parte, la red había quedado fuertemente dañada por la guerra de la Independencia y las guerras carlistas, por lo que durante mucho tiempo el esfuerzo fue más reparador que creativo.

Pero a partir de 1840, el Gobierno decidió impulsar la mejora de la situación y la ampliación de la red, y se produjo un esfuerzo inversor que pronto habría de notarse en la velocidad de los desplazamientos, en la frecuencia de los servicios regulares de diligencias y postas, así como en una mayor accesibilidad en determinadas áreas mal comunicadas. Los Planes Generales de 1860 y 1864 establecieron la clasificación en carreteras de primer, segundo y tercer orden, según su tráfico y utilidad, determinaron las competencias del Estado y las obligaciones que recaían sobre él, frente a lo que podía ser emprendido por los ayuntamientos o los particulares, previa aprobación estatal. Para entonces ya habían sido organizados los eficientes servicios oficiales basculando sobre el prestigioso cuerpo de ingenieros de caminos, canales y puertos, que había sido fundado ya en el siglo XVIII y que ahora volvía a tener nuevos efectivos, ya que la escuela para su formación se había vuelto a abrir tras la muerte de Fernando VII, que la había mantenido cerrada. También incluyeron esos planes, sobre todo el segundo, nuevas carreteras a construir, para la comunicación

<sup>6</sup> M. Artola, *op. cit.*

de regiones deficitarias. A finales del reinado de Isabel II, la red había más que cuadruplicado su longitud en kilómetros pero, a pesar de su mayor ramificación y capilaridad, seguía siendo excesivamente radial y dominada por las grandes radiales de Carlos III. Por otra parte, las cifras de previsiones y realizaciones muestran claramente la insuficiencia de los recursos empleados, a través de la desproporción que había siempre entre la previsión y la realización.

El hierro, que estaba en la base del desarrollo del ferrocarril (raíles, locomotoras, coches), tuvo también una importante repercusión en la mejora de las carreteras, con la introducción de los nuevos tipos de puentes, que se produjo en España un poco antes de la mitad del siglo. Tanto para las vías férreas como para los nuevos trazados de carreteras, los nuevos puentes de hierro supusieron también un refuerzo para esa «revolución de los transportes», al permitir la nueva ingeniería salvar sin apoyos distancias mucho mayores. A las siluetas bajas y pesadas de los puentes de piedra tradicionales, suceden las ligeras y entonces completamente novedosas formas caladas de las estructuras de hierro, cuyas características constructivas permitían, trabajando a tracción, y no sólo a compresión, salvar luces antes inasequibles. Las piezas de perfiles laminados, que salían de los altos hornos, eran ensambladas por cosimiento gracias a la técnica del roblonado, muy anterior a la aparición de la soldadura autógena. Ello permitía armar grandes estructuras ligeras que se apoyaban sobre pilas o basamentos de piedra.

El desarrollo del ferrocarril y la mejora del sistema de carreteras tienen también su repercusión sobre una de las ramas que la ingeniería del siglo XVIII había intentado desarrollar, a imitación de otros países, con grandes esperanzas de arbitristas e ilustrados. Pero la configuración orográfica de este país hacía mucho más difícil la construcción de canales, por lo que los resultados del gran esfuerzo desplegado no llegaron a ser muy significativos para el sistema de transportes nacional. Algunas de las obras más esperanzadoras habían sido abandonadas antes de ser acabadas. Otras, en cambio, estaban en funcionamiento y tenían bastante uso para transporte de mercancías agrarias, e incluso de pasajeros.

Uno de ellos era el canal de Castilla, que había sido una de las obras mimadas por el marqués de la Ensenada y tenía varios tramos abiertos a la navegación. Pero la continuación de su construcción, de acuerdo con los proyectos de los que había partido en el siglo XVIII, había quedado abandonada a principios del XIX. El hecho de que las obras se retomaran en 1831, se priorizaran en 1842 y se continuaran a buen ritmo hasta 1852, demuestra que todavía entonces se tenía confianza en sus ventajas y no se vislumbraba la competencia del ferrocarril. A mediados de siglo había servicio diario de barco entre Valladolid y Palencia, y numerosas barcazas para transporte de mercancías, principalmente cereales hacia el norte y hulla hacia el sur. Tanto este canal, que estaba compuesto de varios brazos para cubrir más territorio, como el otro importante, que era el Imperial de Aragón, se siguieron utilizando durante casi todo el siglo, pero fueron decayendo ante las ventajas en comodidad y rapidez de las nuevas posibilidades que ofrecía el ferrocarril. Acabaron siendo utilizados para el riego, aquellos que no fueron abandonados o cegados, como ocurrió con los tramos próximos a Madrid del canal del Jarama, que tan claramente aparecen aún en los planos de la primera mitad del siglo. Pero hay que decir que la presencia de estos canales fue la causa directa de un importante proceso de industrialización, principalmente alrededor de la harina (aunque también había fábricas de hilados y alguna siderurgia) en las

provincias de Valladolid y Palencia. Esto mantuvo en uso de navegación regular el canal de Castilla, incluso cuando ya había sido sustituido por el ferrocarril para la mayor parte de los transportes<sup>7</sup>.

Menor importancia tuvo aún la navegación fluvial, ya que, exceptuados los tramos finales del Ebro y del Guadalquivir, las características de los ríos españoles no permitían la circulación de barcos de cierto calado. Por ello, el transporte naval se redujo al cabotaje, que, a su vez, tropezaba con las escasas condiciones de los puertos.

Sólo a mediados del siglo empezó a notarse un esfuerzo de mejora y de acondicionamiento y modernización de los puertos españoles. Durante la primera mitad, los puertos permanecieron en estado técnicamente atrasado en comparación con otros países europeos, con escasas obras artificiales que mejoraran las condiciones naturales. Por otra parte, no existía una política con visión de conjunto, y las obras que se realizaban eran de escasa trascendencia, con una gran dispersión de gastos.

En aquellos momentos, los nuevos barcos de hierro, movidos a vapor, necesitaban puertos de mayor calado y dotados de mejores condiciones para carga, descarga y almacenamiento.

A partir de 1835, el recién creado Ministerio de Fomento va a ir tomando a su cargo la gestión de los puertos, incluyéndolos en las tareas propias del Estado, a través del cuerpo de ingenieros de caminos y canales, que es entonces cuando pasan a llamarse también de puertos.

Las primeras normas jurídicas generales son de 1851, sobre limpieza y conservación, competencias, condiciones de los proyectos y definición de categorías, con puertos de interés general y de interés local.

Durante los años cuarenta se realizaron obras parciales de mejora en muchos puertos españoles (Alicante, en 1840; Santander, en 1840, con muchos proyectos anteriores; Barcelona, en 1844; Sevilla, en 1848; Bilbao y San Sebastián, en 1849) y fueron introducidos sistemáticamente los faros. En los años cincuenta se inicia la serie de los grandes proyectos de construcción y ampliación, con técnicas nuevas y con una moderna forma de concepción global, que incluía el estudio de oleaje, corrientes, diseño de diques, muelles, dársenas, almacenes, gradas, etc. El primero de esos grandes proyectos fue el realizado en 1851 (con diversas versiones sucesivas en los años siguientes, durante el proceso de su construcción) para El Grao de Valencia. El segundo fue el de Barcelona, realizado en 1859 (también con varias versiones sucesivas durante su construcción). Hasta mucho más tarde no se acometería el tercero, el correspondiente a Bilbao y su compleja ría<sup>8</sup>.

## 5. EL TELÉGRAFO

La velocidad de la comunicación de noticias también se aceleró con la generalización del telégrafo eléctrico, que empezó a instalarse en España en 1853. Hasta entonces había funcionado solamente el correo, a base de líneas cubiertas a caballo, o en «silla de posta», después de la reorganización llevada a cabo en la década de los

<sup>7</sup> Ver Juan Helguera Quijada, Nicolás García Tapia y Fernando Molinero Hernando, *El Canal de Castilla*, Valladolid, 1990.

<sup>8</sup> Ver Joan Alemany Llovera, *Los puertos españoles en el siglo XIX*, Madrid, 1991.

cuarenta, con la regularización y el aumento de la frecuencia de servicios, que llegaron pronto a ser diarios, y con la unificación de las tarifas, especialmente a partir de 1850, con la introducción del sello.

Pero había un antecedente curioso del telégrafo eléctrico. Ya en 1793 Agustín de Bethancourt había experimentado la transmisión eléctrica de señales, con un hilo tendido entre Madrid y Aranjuez. Pero se dio cuenta de las dificultades que tenía la empresa, debido a la imposibilidad que existía entonces de aislar debidamente el conductor. Por ello, Bethancourt, que trabajaba con la protección de Carlos IV, había dirigido sus esfuerzos hacia el perfeccionamiento de un sistema de transmisión de señales de base óptica, que se usaba en Francia y en Inglaterra. El telégrafo óptico consistía en un dispositivo de emisión-recepción de señales captables visualmente, gracias a la instalación de estaciones a distancias convenientes, en puntos elevados del terreno, formando una cadena.

La primera línea del primer telégrafo óptico español, más rápido y sencillo que sus antecesores extranjeros, debido al talento de Bethancourt, había unido la ciudad de Madrid a la de Cádiz y había funcionado hasta la guerra de la Independencia, durante la cual fue desmontado. En 1830 se inició la construcción de un sistema nacional con varias líneas radiales que seguían de cerca el trazado de las carreteras principales. Su trazado puede reconstruirse a partir del emplazamiento de las torres de señales que aparecen en los mapas territoriales del Atlas de Madoz. Muchas de ellas siguen conservándose y son visibles a lo largo de algunas carreteras nacionales. Estuvieron en funcionamiento, atendidas por un cuerpo especial de telegrafistas, hasta la introducción del telégrafo eléctrico en 1853. Nadie se ha preocupado de desmontarlas<sup>9</sup>.

## 6. LA INDUSTRIA

Al hablar de la utilización de los canales, se hizo mención de los procesos de industrialización que en sus márgenes se habían desarrollado. En aquel caso eran industrias ligadas a la producción agraria, y especialmente a la fabricación y transporte de harinas.

Como éstas, había otras muchas industrias de tratamiento y transformación, directamente relacionadas con la agricultura y con la ganadería (curtidos, mantas, jabones, aguardientes...), entre las que había unas más evolucionadas hacia la producción en cantidad, con números relativamente elevados de trabajadores, y otras que conservaban las características artesanales y familiares. Sobre todas ellas se van a empezar a notar, desde mediados de siglo, los efectos de la mecanización y de las nuevas formas de transporte. Los primeros, al alterar profundamente los modos de producción, con la introducción de máquinas movidas por energía hidráulica y por vapor, con el consiguiente aumento de producción y bajada de costes. Los segundos, al modificar las relaciones en el espacio y en el tiempo, acortando las distancias. El resultado combinado de ambos factores es el principio de un proceso que se alargará durante todo el siglo, de reestructuración de la produc-

---

<sup>9</sup> Ver Fernando de Terán, «Movilidad, comunicaciones y riegos en el entorno del Madrid borbónico», en *Madrid y los Borbones en el siglo XVIII*, Madrid, 1984.

ción y de reorganización espacial de las actividades, con especializaciones de producción localizadas y concentradas.

Uno de los sectores más afectados fue el de la industria textil. En sus formas pre-maquinistas, manuales, familiares y artesanas, estaba esparcida por todas partes, pero también existían fábricas importantes, donde se producían hilados y paños en grandes cantidades por procedimientos manuales. Y esas formas antiguas de producción no pueden competir con las nuevas formas mecánicas. Así se produce el declive y la ruina de la tradicional producción castellana, paralelamente a la formación de la moderna industria textil catalana. Y así empiezan a aparecer, con mayor o menor fortuna y permanencia, otras fábricas modernas de tejidos, como las levantinas y andaluzas del algodón (Alcoy, Cádiz, Málaga y Sevilla) y de la seda (Valencia, Murcia, Granada y Sevilla).

En esta etapa de mediados de siglo, la siderurgia se caracteriza en España por su escasa definición industrial, que marca el enorme retraso con respecto a Inglaterra, Francia y otros países europeos. Eran conocidas ya las ferrerías asturianas, vizcaínas y guipuzcoanas, pero aún no habían aparecido allí los altos hornos, y la producción no podía compararse por ello con la de Málaga, modesta, por otra parte, donde funcionaban cinco de esos hornos desde 1844 (Inglaterra contaba con 300 desde 1828). El primero de los altos hornos de Vizcaya apareció en 1848, pero hasta mucho después no se completó el aparato productivo de Bilbao, y la producción, que se multiplicó por cinco entre 1856 y 1871, no inició un crecimiento sostenido hasta después de la Restauración, como ha mostrado Tortella<sup>10</sup>.

Existían otras actividades industriales, unas dentro y otras fuera de las ciudades, aunque, como ha señalado Quirós, «ninguna otra actividad industrial moderna había dado lugar, en esa época, a concentraciones industriales y humanas equivalentes o comparables a las producidas por la industria textil, y en particular por la industria algodonera catalana. No tienen, pues, el papel urbanizador desempeñado por ésta, aunque eso no impida que puedan tener relevancia económica y, desde luego, importancia local, más aún si en un mismo núcleo urbano se desarrollan varias de esas actividades industriales»<sup>11</sup>. Y siguiendo el rastro de la industria, a través del *Diccionario* de Madoz, descubre la existencia de numerosas fábricas distribuidas por las ciudades españolas a mediados del siglo, dedicadas a la industria metalúrgica, a producir loza (Sevilla, Burgos, Palencia), vidrio (Bilbao, Gijón, Avilés, La Coruña, Sevilla, Barcelona, Cartagena) o papel (Burgos, Valladolid, Gerona, Zaragoza), destacando la cantidad y difusión de los talleres de artes gráficas, que respondían, entre otras necesidades, a la de imprimir la prensa diaria, así como otras publicaciones periódicas, libros, publicaciones oficiales y litografías.

Estas fábricas estaban, a veces, situadas fuera de las ciudades, constituyendo edificaciones aisladas, o conjuntos de ellas, en mitad del campo, rodeadas frecuentemente de tinglados y almacenes, a veces circundadas por una tapia. En muchos casos, altas chimeneas humeantes las identificaban desde lejos. Pero otras veces los edificios estaban dentro de la ciudad, formando parte de su caserío, alineados frecuentemente en sus calles, en ocasiones entre medianerías. Habían dejado de ser edificios monumentales, como habían sido en el siglo XVIII, pero su arquitectura de-

<sup>10</sup> G. Tortella, *op. cit.*

<sup>11</sup> Francisco Quirós Linares, *Las ciudades españolas en el siglo XIX*, Valladolid, 1991.



notaba, si no su función, sí al menos su diferencia de destino, contribuyendo, con otras novedades arquitectónicas, a variar la imagen visual de la ciudad.

## 7. CAMBIO DE IMAGEN DE LA CIUDAD

Porque todas estas notables transformaciones, que estaban teniendo lugar en las formas de la producción y del transporte, así como la aparición de las aplicaciones del hierro a la construcción, estaban dando lugar, efectivamente, a importantes repercusiones sobre esa imagen visual de la ciudad, al tiempo que se producía su reorganización funcional. Son dos manifestaciones del mismo proceso de adaptación, de las formas físicas y de las estructuras funcionales heredadas, a las nuevas exigencias que, aunque lentamente, se estaban produciendo y eran demandadas por la modificación del sistema social, de las relaciones económicas y de las formas de vida.

Para abordar el tema de la apariencia física, de la organización espacial y de la imagen visual de la ciudad, en esos momentos de mediados del siglo XIX, se dispone de una documentación gráfica muy superior a la correspondiente a épocas anteriores. Por una parte, la cartografía se ha hecho mucho más precisa y rigurosa. Es justamente en esos momentos cuando la altimetría empieza a aparecer reflejada a través de curvas de nivel, y no por los procedimientos casi pictóricos, de sombreado o intensidad de rayado de los planos anteriores. Por otra parte, se multiplican las posibilidades editoriales de mapas, planos y vistas. Y, finalmente, aparece la fotografía, que durante mucho tiempo alternará y competirá con el grabado, pero proporcionando imágenes reales, sin intermedio de la selectiva observación del artista.

## 8. LA NUEVA CARTOGRAFÍA URBANA

Entre las fuentes cartográficas disponibles, existe una de excepcional importancia y calidad que es el ya citado *Atlas* de Coello<sup>12</sup>. Está formado por 46 hojas de gran tamaño, en las que con gran finura de dibujo, se representa el territorio nacional a escala 1: 200.000, y más de 200 ciudades o pueblos importantes, a escala 1: 10.000 o 1: 20.000.

Este documento, en el que la cartografía española se coloca totalmente al nivel más avanzado del momento, tiene un valor extraordinario para el conocimiento de la situación de las ciudades españolas en esos años de la mitad del siglo, pues su minuciosidad y exactitud no sólo da cuenta de los rasgos generales de las formas de ocupación del espacio y de la organización de la planta, sino que también proporciona información más detallada de edificios singulares, plazas y paseos, murallas, puertos y canales, e incluso, como ya quedó apuntado, de las líneas telegráficas. Es por ello un documento básico de la historiografía del periodo, de obligada referencia, que ha sido facilitado por la reciente edición a cargo de Francisco Quirós, quien ha realizado una importante labor, acompañando la reedición de los planos de Coello con un exhaustivo seguimiento de la descripción de las ciudades españolas, hecha en otro documento fundamental de la época, para cuya ilustración se hizo pre-

<sup>12</sup> Francisco Coello, *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1847-1870.

cisamente el *Atlas* de Coello: el *Diccionario* de Madoz, publicado en 16 volúmenes entre 1845 y 1850, en el cual se contiene una abundante información sobre la situación de las ciudades españolas en ese momento<sup>13</sup>. Pero, además, Quirós ha añadido en la misma edición la deslumbrante colección de vistas aéreas, litografiadas en color por el francés Guesdon, publicada también por entonces en París<sup>14</sup>, con lo que la visión del panorama urbanístico español del momento queda verdaderamente bien completa en un solo libro de gran ayuda<sup>15</sup>, que, por supuesto, puede ser complementada con otros muchos planos, grabados, fotografías y textos.

## 9. RENOVACIÓN DEL CASERÍO

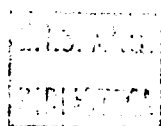
Las transformaciones que se estaban produciendo en las ciudades empezaban por el cambio que se estaba dando en los edificios que las componían mayoritariamente, es decir, en las casas, en los edificios de vivienda. Las destrucciones que habían acompañado a la Guerra de la Independencia y a las guerras carlistas, habían obligado a una reparación que, en muchos casos, había sido una renovación de amplios sectores del caserío. Por otra parte, se estaba produciendo, asimismo, como consecuencia de la reestructuración funcional que acompañaba a la modificación de la producción (incipiente industrialización, nuevos accesos por alteración de sistemas de transporte, aparición de nuevas actividades...), una nueva distribución de las preferencias de localización de la vivienda. Había partes de la ciudad, que anteriormente habían gozado de atractivo o conveniencia por su situación estratégica, como eran las partes altas, que ahora empezaban a resultar marginales o de dificultoso acceso y estaban siendo abandonadas, a favor de situaciones más horizontales y próximas a los accesos, donde se estaban desarrollando sectores de nueva construcción.

Y ello se producía coincidiendo con la aparición de nuevas formas de edificación, con nuevos materiales, de modo que, como señala Quirós, siguiendo los datos de Madoz, los antiguos edificios de una o dos plantas estaban siendo sustituidos por otros de cuatro o cinco, de diferente aspecto, que correspondían a un nuevo concepto de la vivienda colectiva, las casas de pisos, ya que se trataba de edificios que ofrecían varias viviendas por planta y cuya planta baja, de mayor altura, permitía alojar mejor al comercio, que estaba reforzando su carácter de localización fija frente a los anteriores hábitos del comercio ambulante. También a nuevas actividades de carácter terciario que estaban surgiendo. Se trataba, en efecto, de la aparición de nuevos tipos de edificación, con predominio del uso de vivienda, para atender las demandas de decoro de la burguesía, que coincidían con los deseos de modernización de los ayuntamientos, que se esforzaban en dar, paralelamente, un nuevo aspecto, también más decoroso, al espacio urbano. De entonces datan, por ello, numerosas pequeñas modificaciones de trazado de calles, aunque en ocasiones sólo fuesen rectificaciones de alineaciones, corrigiendo tortuosidades y estrecheces, o en el mejor de los casos, abriendo pequeños espacios públicos. La transformación del caserío, por este procedimiento, era suficientemente importante como para que Madoz señalara que, en poco tiempo, alguna ciudad «parece-

<sup>13</sup> Pascual Madoz, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, 1845.

<sup>14</sup> Alfred Guesdon, *L'Espagne a vol d'oiseau*, París, s. f. (hacia 1855).

<sup>15</sup> F. Quirós, *op. cit.*



rá enteramente nueva». Por ello, comentando la extensión del fenómeno, dice Quirós: «La renovación del caserío tiene, pues, un carácter generalizado y, hecha a costa del caserío preindustrial, otorgará progresivamente a las ciudades un nuevo aspecto, reflejo de una nueva realidad económica, en virtud de la cual, en los cascos históricos, o al menos en el centro de los mismos, no quedan del pasado sino la traza viaria (con las alteraciones que la alineación de fachadas introduce) y edificios históricos residuales, mantenidos bien sea por su monumentalidad, por su uso público, o por utilidad, para adaptarlos a usos privados. Matizado todo ello, por las diferencias en la intensidad de la demanda de alojamiento y en la oferta de solares, y por las disparidades en la estructura económica de las diferentes ciudades»<sup>16</sup>.

En muchos casos, el proceso estaba facilitado por la oferta de suelo y de edificios a reconvertir, procedentes de las desamortizaciones de los bienes eclesiásticos que había impulsado el Gobierno, y que habían tenido efectos desiguales.

El Real Decreto de 1836 había fijado al respecto la finalidad a que habrían de destinarse los bienes amortizados, y señalado entre los fines principales la obtención de «nuevas calles y ensanche de las actuales» y «plazas y mercados de nueva planta», cuarteles, hospitales y cárceles. Pero medidas posteriores desvirtuaron estas intenciones, autorizando la venta a particulares, de cuya generalización se derivó la frustración de muchas posibles mejoras urbanísticas, el descontrol de la edificación y la especulación. Así, muchos de los solares obtenidos de la incautación de los bienes eclesiásticos acabaron sirviendo, efectivamente, para satisfacer a la demanda de vivienda, y eran absorbidos por la edificación privada, aunque también es verdad que, en muchos casos dieron lugar a la aparición de calles o de espacios o edificios de uso público. Pero eso ocurría en las ciudades más dinámicas, como Madrid o Barcelona. Porque, en otros casos, se estaba produciendo una sobra de suelo inedificado, o la ruina de esos edificios, como ocurría en ciudades de menor actividad, como en Salamanca o en Toledo. La mayoría de las ciudades se movían entre procesos de obsolescencia y decaimiento, frente a renovación y modernización.

## 10. EL INSTRUMENTAL TÉCNICO URBANÍSTICO

Desde el punto de vista de la instrumentación técnica interesa destacar aquí algunos hechos importantes.

Hasta entonces, toda la actividad urbanística, que era netamente municipal, ya que en la mayoría de los casos no intervenía directamente el Estado, venía rigiéndose por normas de «policía urbana» que regulaban multitud de aspectos muy diversos, entre los que entraban los urbanísticos. También por las «ordenanzas», que muchas poblaciones arrastraban desde antiguo, incluso con orígenes medievales. Algunas ciudades las habían actualizado en el siglo XVIII, como era el caso de las elaboradas por Ardemans para Madrid, y existía sobre la materia una Instrucción para Corregidores, dictada por Carlos III. Con escasas innovaciones, esas ordenanzas seguirán rigiendo la actuación municipal en la mayor parte de las ciudades españolas hasta finales de siglo, aunque algunas las actualizaron antes, como en los casos de Madrid en 1847 y de Barcelona en 1856.

El instrumento técnico fundamental eran las «alineaciones», también de muy antigua utilización, es decir, la definición del trazado de las calles por fijación de la lí-

---

<sup>16</sup> *Ídem.*

nea separadora del espacio que debía quedar libre de edificación para asegurar la movilidad y la accesibilidad. Y esta práctica generaba conflictos constantes con los propietarios de los terrenos edificables. La aparición de una primera Ley de Expropiación Forzosa en 1836, no mejoró mucho las cosas, ya que estaba prevista sólo para las carreteras. Además, al mismo tiempo, hacía la defensa de la propiedad privada ante posibles discrecionalidades y confiscaciones, y sus imprecisiones la convirtieron en poco utilizable, en una situación de exaltación liberal.

La idea de unir en un solo documento todas las alineaciones de la ciudad, con un carácter descriptivo y normativo simultáneamente, llevó a la promulgación de una Real Orden en 1846, por la que se encomendaba a los ayuntamientos de «crecido vecindario» levantar el «plano geométrico» de la población, sus arrabales y paseos, en el cual se deberían marcar las líneas que reflejasen las alteraciones previstas en las alineaciones existentes.

Esta denominación de «plano geométrico» venía de antiguo, y así se titulan muchos de los planos urbanos del siglo XVIII, en alguno de los cuales, por otra parte, se representa la situación de la ciudad con incorporación de proyectos aún no ejecutados.

La conveniencia de regularizar y de divulgar los mejores procedimientos para la definición de las alineaciones, llevó al Ministerio de la Gobernación a preparar en 1853 una normativa que apuntaba a la creación de un sistema de alineaciones general para toda la ciudad, lo que en realidad representaba prácticamente una aproximación a un plan de conjunto para una reforma interior sistemática. Estas «Bases», preparadas por la Junta Consultiva de Policía Urbana (que había sido creada en 1852 dependiendo de aquel ministerio) para su inmediata aplicación en Madrid, pero pensadas con carácter general, señalaban criterios para el trazado de las calles, fijaban sus anchuras y regulaban el tamaño de las manzanas. Debían contener todas las alineaciones presentes y las alteraciones que se pensaba realizar en el futuro. Es decir, que introducían la previsión, por lo que Martín Bassols, en esa obra suya fundamental para conocer todo este proceso, así como en trabajos posteriores<sup>17</sup>, indica este momento como el del nacimiento de la planificación urbanística, y 1859 como el de su conversión en instrumento regulador general, ya que otra Real Orden de ese año extendió la obligación de formar los planos geométricos a todos los municipios españoles de más de 8.000 habitantes, y la de someterlos a conocimiento público.

Otras disposiciones oficiales posteriores introducían medidas operativas que se iban haciendo necesarias, como la obligación de cesión gratuita de los espacios necesarios para el paso de las calles (cesión de viales de la Real Orden de 1860) y otras limitaciones a la propiedad, que debían ser impuestas para regular las litigiosas cuestiones generadas por las rectificaciones de alineaciones, medidas de dificultoso cumplimiento en el adverso continente sociopolítico, que resultaban realmente poco operativas, pero que ahí quedaban como definición de lo que debería hacerse. Un conjunto de nuevas medidas de instrumentación urbanística corresponde ya a las nuevas legislaciones que se hacían necesarias para la regulación del desarrollo de los ensanches, como luego veremos.

<sup>17</sup> Martín Bassols Coma, *Génesis y evolución del derecho urbanístico español (1812-1956)*, Madrid, 1973.

«Los inicios del derecho urbanístico en el período del liberalismo moderado y en el sexenio revolucionario (1846-1876): el Ensanche de la ciudad como modelo urbanístico y sistema jurídico», en revista *Ciudad y territorio. Estudios territoriales*, núm. 107-108, Madrid, 1996.

«El derecho urbanístico de la Restauración a la II República (1876-1936): crisis de los Ensanches y las dificultades para alumbrar un nuevo modelo jurídico urbanístico», en *Ciudad y territorio...*, rev. cit.

## 11. DE LOS ARRABALES A LOS SUBURBIOS

Lo que también puede señalarse es que en esos momentos, cuando está apareciendo el modelo nuevo de vivienda para la burguesía, y cuando se están haciendo esfuerzos de dignificación de la ciudad, es también cuando empieza a aparecer ese rasgo, que después será característicamente urbano también en España, que había acompañado a la Revolución Industrial en otros países, que era la radical segregación espacial de los trabajadores, confinados en sectores, barrios o partes de ciudad, diferenciados claramente por sus bajos niveles de calidad.

En España, por su retrasado y débil proceso de industrialización, apenas existían los típicos *slums*, característicos de la ciudad industrial. Existían barrios populares y arrabales, que eran una herencia histórica, la ciudad extramuros, en la que se manifestaba, en cambio, la pervivencia de la ciudad preindustrial. En ellos había muchas veces una cierta especialización laboral ligada al campo y a la agricultura, y empezaba a notarse la presencia de la industria. Y, por supuesto, había un uso selectivo de ciertos espacios urbanos, repartidos por clases. Pero, al mismo tiempo, había convivencia de esas clases dentro de la ciudad y dentro de los edificios, donde la diferenciación social se manifestaba todavía verticalmente, con viviendas de distintas categorías superpuestas. Su diferencia se hacía patente incluso en la fachada, donde el piso «principal», encima de la planta baja (no había ascensores), no sólo tenía mayor altura, sino también un tratamiento más enfático y ornamental, mientras que el último piso acogía las viviendas menores, con frecuencia abuhardilladas. Será ahora, en la segunda mitad del siglo, cuando empiecen a notarse, como vamos a ver, los resultados de los procesos espontáneos de producción de un espacio urbano especializado para las clases trabajadoras. Aparecerán ahora los suburbios marginales, como respuesta improvisada, o como reacción económica, producida sin reflexión ante algo inesperado, por más que esperable.

URBANISMO HACIA LA MODERNIDAD URBANA (1834-1864)

## 12. CALLES Y PASEOS

Algunas de las calles más importantes de las ciudades principales habían empezado a ser pavimentadas ya en el siglo XVIII, pero a mediados del XIX esa tarea estaba lejos de haber sido concluida, y era una de las mejoras que paulatinamente iban haciendo los ayuntamientos, en ese intento de modernización al que ya hemos aludido. Y precisamente a mediados de siglo se asiste a algunos cambios técnicos interesantes, como era, por ejemplo, la sustitución de los pavimentos de cantos rodados por los de piedra labrada (adoquines de granito, cuando era posible) y el cambio de la sección cóncava, con arroyo central, por la convexa, con dos arroyos laterales y aceras elevadas, para separar claramente a los peatones de los carruajes.

Elementos de singular carácter en el conjunto de la red viaria, cuya existencia contribuía de modo notable a la mejora de la calidad del espacio urbano, eran los paseos arbolados, las alamedas y los «salones» ajardinados. Como ya se señaló con anterioridad, su construcción arrancaba del siglo XVIII, y había sido continuada con interés durante el reinado del rey francés, más lánguidamente durante el de Fernando VII, a iniciativa y expensas municipales, y había tomado nuevo impulso después de la muerte de este rey. Por ello basta asomarse a la colección de los planos de Coello, para comprobar que, a mediados del siglo XIX, casi todas las ciudades españolas

y muchos pueblos importantes contaban con uno de esos elementos, a veces de muy reciente ejecución, que se habían convertido en atributos urbanos generalizados, de gran significación, con gran variedad de tipos. Unas veces eran simples caminos flanqueados de árboles, otras veces, formaciones paralelas de varias «calles», separadas o no por setos, ocupando espacios rectangulares, y otras, se trataba de explanadas ajardinadas, con fuentes, parterres, bancos, estatuas, balaustradas y hasta verjas y portadas de acceso en algunos casos. A veces tienen «calles» para circulación de vehículos, dispuestas paralelamente a los paseos de peatones. Por lo general carecen de pavimentación. En ocasiones son espacios interiores regularizados y acondicionados. En otras se disponen partiendo de la ciudad hacia fuera, más o menos radialmente, aunque más frecuentemente se integran en los bordes de la ciudad, adyacentes a ellos, tangenciales al límite de la edificación o paralelos a las murallas.

Los árboles más utilizados fueron los álamos negros, de los que quedan aún hoy enormes ejemplares plantados entonces, en muchas alamedas de ciudades españolas, si bien están amenazados de extinción por una, al parecer, irremediable plaga. También se usaron álamos blancos, moreras, acacias, plátanos y sauces.

### 13. LAS PLAZAS NUEVAS

Y dentro de este mismo esfuerzo por la mejora de la calidad de la ciudad, a través de la inserción en ella de grandes piezas nuevas, como los paseos, aparece otro tema relacionado con la dignificación y representatividad de determinados espacios, ligados a las nuevas formas de organización social. Es el capítulo de las plazas monumentales.

A lo largo del siglo son varias las ciudades españolas que insertan en su espacio urbano, o añaden a él, una hermosa plaza regular, de tratamiento arquitectónico unificado en lenguaje neoclásico, a la manera en que Olaguibel había proyectado la de Vitoria, que estaba recién terminada (1791). Tres, cuatro o cinco plantas se alzan sobre la baja porticada, generalmente con arquerías en sus cuatro lados. San Sebastián, Barcelona, Gerona, La Coruña, Gijón, Palma de Mallorca, Pamplona, Olot, son algunas de esas ciudades que se enriquecen entonces con ese tipo de plaza rectangular, cerrada, de rotundas formas geométricas simples, y sencillo y hermoso clasicismo. En tono menor, sin énfasis de columnatas ni cornisas, pero igualmente clásica en su sistemática regularidad, merece recordarse también la plaza circular de Valencia.

Madrid se enriquece en este periodo con dos de sus plazas más conocidas, que no pertenecen a ese tipo, la puerta del Sol y la plaza de Oriente, ambas como transformación de espacios urbanos históricos, de escasa configuración formal y nula monumentalidad.

La plaza de Oriente adquirió su forma actual entre 1842 y 1846, definiendo un rectángulo acabado en una exedra en arco de círculo, manteniendo un eje definido por el enfrentamiento del Palacio Real y el teatro, que estaba a medio edificar. Para ello hubo que derribar la parte que se había edificado antes, de una galería circular que se había empezado a construir en tiempo de Fernando VII, según proyecto de González Velázquez, dándole así mayores dimensiones.

Algo posterior es la otra reforma que contribuye a la formación del aspecto del Madrid isabelino. En 1852 se inicia el largo proceso de proyecto para la configuración de la plaza en la que desde mucho tiempo antes convergían varias calles que habían sido caminos extramuros del Madrid medieval. Los incipientes problemas de cir-

culación ofrecían la justificación para un ensanchamiento, que coincidía con el deseo de dignificar el espacio urbano y encontraba su respaldo en los beneficios de las operaciones inmobiliarias que se generaban. El proyecto de 1859, del ingeniero Lucio del Valle, supone la aparición de criterios técnicos de ingeniería en la configuración del espacio urbano, frente a planteamientos formales más tradicionales, que habrían exigido centrar la composición sobre el edificio de Correos, del siglo anterior. Disponía un espacio alargado, con un lado curvo, formando una concavidad, que era delimitado por un conjunto de manzanas de tratamiento arquitectónico unitario, para unificar el espacio. Las casas, acabadas en 1862, constituyen, por otra, parte el ejemplo más representativo de lo que se suele llamar arquitectura isabelina, que quedaba acompañada por amplias aceras, hermosas farolas, quioscos y una fuente monumental.

#### 14. LA IDEA DEL ENSANCHE

La idea de extender la ciudad fuera de sus cercas o murallas se iba abriendo camino, no sólo por razones de compresión y compacidad, ligadas al higienismo, sino también dentro de esas aludidas intenciones de la burguesía de dotarse de un nuevo espacio urbano propio, concebido en contraposición al heredado. Pero entraba en discusión con las posibilidades de dignificar y hermosear la ciudad histórica. Esas discusiones tomaban en Madrid un tinte especial, como reivindicación de una mayor prestancia para una capital europea, que permanecía pobre y destartada.

Uno de los problemas que presentaba la ciudad, como otras muchas españolas, era su alta densidad, producto de su aumento de población sin aumento de superficie. Las frecuentes epidemias estaban dejando claro que tampoco eran eficaces las murallas o cercas, como defensa contra su penetración en la ciudad. Por ello, algunas de las polémicas públicas más frecuentes hacia mediados del siglo, fueron las correspondientes al derribo de esas opresivas limitaciones que seguía imponiendo todavía la cerca de Felipe IV, lo que planteaba, en definitiva, el enfrentamiento entre partidarios del ensanchamiento y defensores de la reforma interior, como tarea previa, no sólo ennoblecedora, sino también higienizadora.

La cuestión del ensanche era, pues, un tema vivo, que, por otra parte, no representaba una completa novedad, dado que a lo largo del siglo XVIII se habían desarrollado algunas ordenadas extensiones de ciudades, y era una forma conocida y ensayada también en el propio siglo XIX, como ocurría en el caso de la Nueva Población del Puerto de Tarragona, que, iniciada en 1815, estaba desarrollándose en esos momentos, o en el de la Nueva Población de Vigo, con plan aprobado en 1837. Y en 1844, el ayuntamiento de Barcelona había estudiado las posibilidades de un pequeño ensanche, que había merecido la crítica resonante de Balmes, quien ya se había pronunciado claramente a favor de un gran ensanche, previo derribo de las complejas y extensas murallas, recomendando que la ciudad dejase de ser considerada como «plaza fuerte».

Precisamente el caso de Barcelona es especialmente interesante en relación con este tema, debido al papel que llegó a desempeñar en la definición general de los nuevos ensanches del siglo XIX, y al interés singular de su propia experiencia.

Los problemas de compresión, que se relacionaban con los de indeseables densidades y hacinamientos, así como con la elevada mortalidad, eran suficientemente agudos a mitad de siglo, como para que en 1851 se crease una Comisión de Ensanche para estudiar el tema, que siguiendo la idea de Balmes, preconizó la extensión

de la ciudad sin más limitaciones que las naturales, es decir, las impuestas por los dos ríos que acotan el llano barcelonés.

En 1854 se produce el derribo de las murallas y el encargo, por parte del gobernador, de un estudio de ensanche al ingeniero Ildefonso Cerdá, que formaba parte de la comisión. Cerdá entregó al año siguiente un extraordinario levantamiento topográfico del territorio que rodeaba a la ciudad (uno de los primeros planos realizados en España con curvas de nivel de metro en metro) y un anteproyecto de ensanche, en el que se prefiguraban las líneas generales de su posterior y famoso proyecto de reforma y ensanche de 1859, con base en un trazado reticular, si bien con una previsión diferente de ocupación volumétrica de las manzanas por la edificación. Cerdá no tenía a punto todavía su posterior y original propuesta de manzana, y jugó con variaciones de modelos ingleses de baja densidad, añadiendo formas abiertas de manzanas de perímetro discontinuo y edificación fragmentada, distribuida por el interior o en el borde.

## 15. CERDÁ

La figura insólita y excepcional de Cerdá plantea un problema historiográfico singular. Hoy es universalmente conocido como autor del proyecto del ensanche de Barcelona, y como tal se le reconoce un valor que, sin embargo, no corresponde del todo a la concepción de su proyecto ni a su idea de ciudad, sino a un resultado que, en buena medida, difiere de lo que él había concebido, previsto y defendido inicialmente.

Mucho menos conocida era la influencia de su pensamiento en la evolución posterior de los ensanches de otras ciudades españolas, a través de una legislación nacional que recogió, en parte, una serie de formulaciones prácticas suyas, en especial las destinadas a facilitar la gestión y el desarrollo material de la ciudad.

Por otro lado, la reedición en 1968, de la parte de su *Teoría General de la Urbanización* que, publicada en 1867<sup>18</sup> había permanecido muy poco divulgada, nos había permitido empezar a valorar aquí de otro modo la dimensión de su figura, aunque ello había tenido escasa repercusión fuera de España.

Pero más allá de esa parte (amputada) nadie conocía el resto no publicado de su dilatada y rica reflexión teórica, de notable ambición intelectual, llena de aportaciones originales de gran interés para la definición de la urbanística moderna, de tal modo que ella sola por sí misma hubiera bastado para convertirle en indiscutible y precursora figura mundial de la construcción del urbanismo. Pero tal obra ha permanecido desconocida hasta hace muy poco tiempo<sup>19</sup>, y ello, unido a la sostenida mar-

<sup>18</sup> Ildefonso Cerdá, *Teoría General de la Urbanización*, Madrid, 1867 (edición facsímil con estudio de Fabián Estapé, Madrid, 1968).

<sup>19</sup> En 1991 se ha publicado por primera vez una parte importante de esa obra, que había permanecido inédita y perdida, poniéndose de manifiesto el enorme interés y la magnitud innovadora de Cerdá. Esta publicación en dos tomos, titulados *Cerdá y Barcelona* (vol. 1) y *Cerdá y Madrid* (vol. 2) ha sido realizada por el Ministerio de Administraciones Públicas y los ayuntamientos de Barcelona y Madrid, acompañada de un conjunto de primeras valoraciones de varios autores (Arturo Soria y Puig, Fuensanta Muro y Paloma Rivas, Javier García Bellido y Manuel de Solá-Morales). Contiene los siguientes textos originales de Cerdá: «Teoría de la construcción de las ciudades aplicada al proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona» (1859); «Pensamiento económico y resumen del Plan Económico del Proyecto del Ensanche de Barcelona» (1860); «Ordenanzas Municipales de Policía Urbana para la ciudad de Barcelona y pueblos comprendidos en su Ensanche» (1859); «Teoría de la viabilidad urbana y Reforma de la de Madrid» (1861) y otros escritos menores.



ginalidad cultural española, impidió que se produjera en su momento, la repercusión internacional que en otro caso hubiera tenido. Y al mismo tiempo, ha impedido hasta ahora que ocupara el lugar destacado, que empieza a reconocérsele, y que le corresponde en la historia del urbanismo. Contribuyamos, pues, al menos al hacer la historia, a colocarle donde merece estar.

Porque ante los problemas de inadecuación que empezaban a manifestarse en la ciudad histórica, y ante los que él intuyó que se le venían encima, desarrolló con sorprendente lucidez, acompañada de lo que hoy vemos como inevitable ingenuidad, y apoyándose en la historia y en los conocimientos de su época, una completa y sistemática reflexión sobre las formas de organización del espacio urbano, para llegar a una definición teórica y práctica de cómo debía ser construida la ciudad, deducida de un análisis lógico de los elementos que la constituyen y de su funcionamiento interdependiente.

Los diversos sistemas de trazado urbano, la forma de yuxtaposición de las partes nuevas con la ciudad histórica, las calles, sus secciones, sus cruces, los espacios que quedan entre ellas, es decir, las manzanas, entendidas como unidades primarias de la organización de la ciudad, los patios y jardines, las disposiciones de la edificación, sus características, todo va pasando por la implacable lógica de su examen, para llegar a deducir y proponer las formas y dimensiones convenientes para cada elemento, y poder construir así una propuesta completa de ciudad. Y luego, enfrentado con la construcción real de esa propuesta, que es realizable, que no es utópica, se enfrenta con los problemas de la fragmentación de la propiedad del suelo y de los intereses de sus dueños, para proponer formas de regularización y de compensación entre los derechos y los deberes de esos propietarios, al mismo tiempo que maneras de financiar la urbanización.

Porque Cerdá no era un utopista, ni un visionario, ni un revolucionario, sino un ingeniero realista, que trabajaba para una sociedad que conocía bien, en la que estaba integrado, con la que, esencialmente, estaba de acuerdo y a la que quería ayudar a resolver sus problemas. Su talento, su capacidad, su fortuna personal y su formación específica le permitieron llegar a madurar su asombrosa propuesta. Su falta de formación académica en lo que se llamaba entonces «arte urbano», le ayudó a ver las cosas con la mirada libre de las cargas que imponía la estética de su época, de una forma que no hubiera podido hacer un arquitecto y que, de hecho, los arquitectos no le perdonaron.

## 16. EL ENSANCHE DE BARCELONA

El proyecto definitivo de Cerdá para el ensanche de Barcelona fue aprobado por el Gobierno en 1859, suscitando una dura oposición municipal y dando lugar al conocido episodio del enfrentamiento entre el Ministerio de Fomento y el ayuntamiento de Barcelona. Éste había buscado su propia alternativa a través de un concurso que había fallado a favor del proyecto presentado por el arquitecto Rovira i Trias y pedía la anulación de la aprobación oficial del de Cerdá. La batalla adquirió caracteres enteramente públicos, entreverada de aspectos políticos en los que se contraponía el centralismo estatal a la autonomía local, las diferencias entre el partido liberal y el partido moderado, los planteamientos de los arquitectos frente a los de los ingenieros..., quedando bien patente la muy mayoritaria preferencia local por el pro-

yecto de Rovira, así como un rechazo bastante generalizado del de Cerdá. La pugna se resolvió, a pesar de ello, con un Real Decreto de 1860, que, desafiando a las iras locales, ratificaba la anterior aprobación y abría las puertas al desarrollo del ensanche según el proyecto de Cerdá, a quien se encomendaba completarlo con unas ordenanzas. El ministerio justificaba su decisión con una elogiosa y admirativa valoración de los trabajos del ingeniero catalán, quien había acompañado su proyecto, con unos profundos textos reflexivos, precursores de su *Teoría General...*, en los que sentaba las bases de una completa y novedosa teoría de la urbanización, basada en principios de aplicación general<sup>20</sup>.

Nadie discute hoy el acierto de la elección del Gobierno. El proyecto de Rovira disponía la expansión de la ciudad en forma radial y concéntrica respecto a ella misma, gravitando funcionalmente sobre el núcleo histórico. Lo que el jurado del concurso municipal había estimado como su gran acierto, como una «feliz idea» que contaba a su favor con «la autoridad de la historia», porque el desarrollo urbano iba a seguir la misma forma que había adoptado en el pasado, era, en realidad, su debilidad. La debilidad de la hipertrofia de los modelos radioconcéntricos que, como el propio Cerdá había explicado, polarizan en un solo punto privilegiado la accesibilidad, y subordinan a él, jerárquicamente, tanto la movilidad general como la distribución de las actividades y las apetencias por ese suelo, en función de las ventajas de localización. Frente a ello, el acierto de Cerdá estaba en plantear una retícula extendida en forma tangencial a la ciudad existente, exterior a ella e independiente de ella, que proporcionaba una organización isótropa del espacio, con un reparto homogéneo de la accesibilidad, de la movilidad y de las apetencias de localización. Por ello se ha podido ver, en la comparación de las dos propuestas, la contraposición entre una idea de ciudad conservadora de los intereses existentes, con el espacio jerárquicamente dispuesto en anillos concéntricos de distribución social de nivel descendente hacia la periferia, y una idea de ciudad progresista e igualitaria que unificaba la ciudad con los pueblos industriales del enorme llano barcelonés.

La explicación de esta historia de la imposición de Madrid, arrojando el coste político del malestar barcelonés, se encuentra, sin duda, en la comprensión y en el apoyo entusiasta, que Cerdá encontró siempre en sus compañeros del cuerpo de ingenieros del ministerio, y en un momento clave, en la personal admiración del propio ministro, marqués de Corvera, que se tradujo incluso, en la ayuda económica que hizo posible la publicación en Madrid, en 1867, de una parte de esa *Teoría General...* que Cerdá había venido preparando desde mucho antes, como base justificadora y sustentante de su proyecto. Y cuando en 1864, la *Revista de Obras Públicas* se ocupa de los trabajos de Cerdá, comenta admirativamente que dichos trabajos son «arsenal inagotable de principios facultativos, jurídicos y administrativos interesantes por su método, fuerza de raciocinio y novedad».

La parte conocida de la ambiciosa *Teoría General de la Urbanización*, primer tratado sistemático que se encuentra en la historia del urbanismo, es, más allá de su ingenuo enfoque positivista y de su pretendida científicidad demostrativa, una admirable síntesis de los conocimientos técnicos del momento, al mismo tiempo que una brillante utilización del eterno modelo cuadricular, como base para la

<sup>20</sup> I. Cerdá, «Teoría de la construcción de las ciudades», ver nota anterior.

construcción de una muy racional forma nueva y original de ciudad. La organización espacial viene dada por la compatibilización de las exigencias de la circulación, con las de la higiene y con el proceso de desarrollo de la edificación, asumiendo que ésta debía realizarse a través de la multiplicidad de las intervenciones privadas para la construcción de la vivienda y de los demás edificios destinados a albergar a las distintas actividades que se iban a acomodar sobre la neutra cuadrícula bidimensional del trazado. Para ello Cerdá parte de una original reflexión sobre los problemas de la circulación, y de las formas de resolverlos, en base a un trazado ortogonal de calles que se cortan a distancias iguales en ambas direcciones, definiendo así unos espacios cuadrados entre ellas, cuya denominación de «intervías» trasluce claramente su dependencia respecto al viario, que es el punto de partida.

En la concepción original de Cerdá, esas «intervías», es decir, las manzanas, siempre cuadradas, iguales y de gran tamaño, debían conservar la mitad de su superficie libre de edificación para ser destinada a acoger el esparcimiento de los habitantes de la parte edificada. Y ésta era concebida en parejas de grandes bloques independientes, que nunca cerraban el perímetro de la manzana. De ese modo, el resultante espacio urbano, aunque asentado sobre un trazado viario cuadricular, estaba constituido por una edificación discontinua de bloques abiertos, más próximo, en muchos aspectos, a la idea de ciudad que mucho más tarde, ya en el siglo siguiente, preconizará el racionalismo de los años treinta, que a la ciudad compuesta de manzanas cerradas que resultó en la realidad.

Se ha sostenido<sup>21</sup> que no está completamente claro, que esta idea de ciudad de manzana abierta y edificación discontinua, que ha podido ser reconstruida idealmente en sugerentes dibujos<sup>22</sup>, fuese importante en la concepción de su autor, a la vista de que él mismo, que además de dirigir la urbanización, controló oficialmente durante los primeros años todo el desarrollo de la edificación en el ensanche, autorizó siempre la construcción cerrando manzanas. Pero ello no parece compatible con el cuidado mostrado por Cerdá al representar la edificación, en el proyecto de 1859, donde se muestra el interés por el dibujo de las manzanas, abiertas siempre por dos de sus lados, jugando de formas variadas con la orientación y disposición de los bloques dentro de ellas. Si ello no hubiese sido importante para el autor, se habría limitado a dibujar el perímetro de las manzanas, a la espera de que las Ordenanzas fijasen la forma de desarrollo de la edificación, como ocurría en la inmensa mayoría de los planos de la época. Parece más posible que, en relación con la forma de la edificación, variase de idea durante el desarrollo real del proyecto, o se plegase a las exigencias de la rentabilización de la propiedad del suelo, a la vista de las dificultades de mantener la inicial organización de la manzana, ciertamente insólita y contraria a todo lo conocido entonces. Ello parece, además, avalado por la explícita defensa que hace Cerdá de las manzanas abiertas, en su «Teoría de la construcción de las ciudades» de 1859, cuando dice que «hacen desaparecer con la variedad de sus combinaciones y de sus jardines, la monotonía que, por lo general, acompaña a todas las ciudades construidas por el sistema cuadrículado», o más categóricamente afirma: «Juntar

<sup>21</sup> Joaquim Sabaté i Bel, «Les ordenances de construcció», en *Treballs sobre Cerdà i el seu Eixample*, Barcelona, 1992.

<sup>22</sup> «Ildefonso Cerdá (1815-1876)», catálogo de la exposición conmemorativa del centenario de su muerte, Barcelona, 1976. «Cerdà, urbs i territori», catálogo de la exposición 1994-1995, Barcelona, 1994.

más de dos casas unas a continuación de otras, y sobre todo venir a cerrar por completo el espacio de una manzana son monstruosidades incompatibles con la cultura de nuestro siglo»<sup>23</sup>.

## 17. APORTACIÓN INSTRUMENTAL DE CERDÁ

Pero en algunos de sus escritos, Cerdá estudiaba además, como ya dijimos, fórmulas ingeniosas y novedosas de compatibilizar la construcción de esa ciudad con el inevitable reparto de cargas y beneficios de la urbanización entre los propietarios del suelo, inventando procedimientos de reparcelación que se anticipaban a soluciones que sólo mucho más tarde se abrirían camino en el urbanismo moderno.

Por eso, la historia de la aprobación del proyecto del ensanche de Barcelona es interesante, al margen de la espectacularidad de la propuesta, que por mérito propio figura en lugar destacado de la historia del urbanismo y singulariza para siempre a esa ciudad, aunque su desarrollo se haya apartado de la concepción original. Porque la receptividad de las ideas del ingeniero catalán, por parte del ministerio, tuvo una clara influencia en el momento de empezar a diseñarse en éste la institucionalización de las normas técnico-jurídicas que iban a regular el desarrollo de los ensanches como forma generalizable de organización del desarrollo urbano.

En su conocida obra sobre la génesis del derecho urbanístico español, así como en otro escrito más reciente, Martín Bassols señaló las diversas etapas por las que pasó la elaboración de la legislación encargada de regular el desarrollo de los ensanches de poblaciones<sup>24</sup>. También mostró cómo ese desarrollo, aunque recogió parcialmente las ideas de Cerdá (establecimiento de deberes de la propiedad y de la Administración, fórmulas para definir la cesión de viales, mecanismos de reparcelación y de compensación de cargas y beneficios entre propietarios del suelo...), quedó muy por debajo de lo que aquéllas ofrecían. En cualquier caso, es oportuno señalar que en ese momento no existía en ningún país del mundo apoyo jurídico alguno de carácter semejante, como el propio Cerdá había indicado, cuando había criticado los expeditivos y autoritarios procedimientos que se estaban utilizando en París, para desarrollar la reforma de Haussmann.

Así, después de retirarse un avanzado proyecto de ley realizado en 1861, que recogía bastante contenido de esas ideas, la Ley de Ensanche de las Poblaciones promulgada en 1864, y las posteriores de 1876 y 1892, aun habilitando fórmulas válidas para la resolución de los problemas más perentorios, minimizaron, para estimular la edificación, las cargas impuestas a los propietarios del suelo. Lo cual dinamizó la ocupación de los ensanches, y condujo a una utilización del suelo muy superior a la prevista por Cerdá en el caso de Barcelona, lo mismo que ocurrió en el desarrollo de otros ensanches contemporáneos, que habían empezado a plantearse entonces, incluso anticipándose a la ley de 1864. Cerdá se quejó amargamente de la tergiversa-

<sup>23</sup> I. Cerdá, «Teoría de la construcción...», *op. cit.*

<sup>24</sup> Martín Bassols, *Génesis y desarrollo del derecho urbanístico español*, Madrid, 1973. «Ildefons Cerdá en la legislació de l'Eixample», en *Treballs sobre Cerdá...*, *op. cit.*

ción y de la falta de reconocimiento de sus ideas, en su reclamación al Gobierno, por «el despojo que por la ley de ensanches se ha hecho de mi plan económico»<sup>25</sup>.

Mientras estudiaba las Ordenanzas, Cerdá dirigió y controló, como hemos dicho, los primeros pasos del desarrollo del ensanche de Barcelona, su replanteo general sobre el terreno, las nivelaciones y alineaciones, el trazado de las manzanas, la construcción de colectores, la colocación de algunos edificios singulares, como la universidad en 1863 y una fábrica de gas en 1864, y autorizó con su firma la construcción de casi quinientas casas, muchas de ellas cerrando manzanas por sus cuatro lados. Estudió nuevos modelos de manzanas con más edificación que la prevista inicialmente, y con tres lados construidos, y resolvió muchos de los problemas prácticos que se planteaban en la reparcelación. Dimitió de sus funciones directivas en 1865, creándose entonces una Sociedad de Ensanche, con la participación de los propietarios del suelo. A partir de entonces, Cerdá alternó funciones políticas con asesoramientos técnicos relacionados con el desarrollo del ensanche, y llegó a verlo completamente lanzado, antes de morir en 1876, pero sin haber llegado a obtener el reconocimiento por parte de su ciudad, ni de los profesionales locales que, durante mucho tiempo, hasta bien entrado el siglo siguiente, expresaron siempre su repulsa por su proyecto, y su disgusto porque la ciudad no hubiera podido desarrollarse según el proyecto de Rovira.

## 18. EL ENSANCHE DE MADRID

Madrid fue uno de esos casos que se anticiparon a la ley. En 1857 el Gobierno encargó el estudio de un ensanche al ingeniero y arquitecto Carlos M.<sup>a</sup> de Castro, contando con que la opinión pública se estaba moviendo en esa dirección, tras la correspondiente polémica entre los partidarios del ensanche y los de la reforma interior. Un Real Decreto de 1860 aprobó el proyecto de Castro, que fue un documento de gran trascendencia para el desarrollo de la ciudad, pues el trazado viario propuesto configuró efectivamente, durante muchas décadas, una parte fundamental del crecimiento de la misma. Yuxtaponía al casco antiguo, una amplia superficie envolvente, desde el noroeste al sureste.

Esa superficie se organizaba sobre la base de una retícula ortogonal que definía manzanas rectangulares no iguales, interrumpida por elementos preexistentes, tales como el parque del Retiro, la vaguada de la Castellana, los caminos principales que salían de la cerca, los arrabales existentes fuera de ella y la penetración del ferrocarril hasta el «embarcadero» de Atocha.

Como en el caso de Barcelona, las manzanas estaban concebidas de modo muy diferente a como luego se edificaron, pues buen parte de su superficie estaba destinada a los jardines. Así se muestra en los esquemas de organización de la edificación que acompañaban al trazado, en los cuales se ve que la ciudad prefigurada inicialmente por Castro era esponjada, de escasa densidad, llena de jardines, asentada sobre un trazado viario en retícula ortogonal, que admitía desarrollos en manzana cerrada o en forma de edificación abierta y discontinua, como la prevista por Cerdá en su anteproyecto de 1955.

<sup>25</sup> Ildefonso Cerdá, «Despojo. Reclamación contra el despojo que por la Ley de Ensanche se ha hecho de mi plan económico y consulta», s. f. (hacia 1878), en la publicación a que se refiere la nota 18.

Pero el proyecto de Castro se vio sometido desde el principio, en su desarrollo, a un proceso de deterioro, por el cual fue perdiendo muchas de sus previsiones, ante una gestión municipal siempre complaciente con las ambiciones especulativas privadas y dispuesta a toda clase de modificaciones para satisfacerlas. Los acuerdos del ayuntamiento en 1873 lo dejarían muy desvirtuado, excepto en lo referente al trazado viario, y aun éste, con modificaciones empobrecedoras, como la reducción del ancho de calles y la supresión de plazas. Los espacios que el proyecto reservaba para edificios públicos quedaron liberados de tal condición para que pudieran ser edificados como los demás, suprimiéndose los jardines sobre propiedad privada. En esta primera etapa de su desarrollo, Madrid se jugó tener un ensanche mezquinamente dimensionado y apelmazado, sin apenas relación con el que había sido proyectado y aprobado oficialmente en un principio.

## 19. OTROS ENSANCHES

Otras ciudades estaban también interesadas en este tipo de crecimiento ordenado, incluso desde antes de las operaciones de Barcelona y de Madrid. En Valencia ya se había planteado su conveniencia y había llegado a prepararse un proyecto en 1858, que no llegó a tener aprobación alguna. Después se planteó para Bilbao, en 1863, el interesante proyecto de Amado Lázaro, que utilizaba el modelo de manzana abierta de Cerdá, con su misma proporción cuadrada y sus mismas grandes dimensiones, pero con un trazado formalmente muy rico, ya que superponía dos ortogonalidades giradas 45 grados entre sí. No llegó a aprobarlo el ayuntamiento, considerándolo utópico e irrealizable. Y ya con apoyo en la ley de 1864, San Sebastián puso en marcha el suyo, tras el derribo de las murallas, con un concurso que había sido convocado en 1862, inspirado en el de Barcelona. Lo ganó el proyecto de Antonio Cortázar, que aprobó el ministerio en 1864, constituyéndose la correspondiente Junta de Ensanche que preveía la ley. Es interesante señalar que, a diferencia de los casos de Barcelona y de Madrid, se había renunciado aquí a las manzanas abiertas de edificación discontinua y que el porcentaje de ocupación del suelo llegaba al 90 por 100 de la superficie de la manzana. Gracias a esta adaptación realista a las condiciones en que iba a desarrollarse, no se dio en este caso, la gran disparidad entre proyecto y resultado que hemos visto en los casos de Barcelona y de Madrid. Se había iniciado así, desde el propio proyecto, la conversión hacia la forma definitiva de configuración compacta del espacio urbano de los ensanches, basados en la manzana cerrada, y se había producido la renuncia a esa otra forma original de ciudad, que Cerdá había concebido y de la que Castro había desarrollado una variante<sup>26</sup>. A este momento y a ese modelo corresponde también la elaboración y aprobación de otros proyectos de ensanche, como el de Vitoria, en 1865, y el de Gijón, en 1867. Después vendrían más.

## 20. LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS

La racionalidad del trazado geométrico de los ensanches, así como el proceso de su construcción, en el que la urbanización precedía a la edificación, proporcionaban un marco muy adecuado para que las canalizaciones subterráneas del abastecimien-

<sup>26</sup> Ver M.<sup>a</sup> Jesús Calvo Sánchez, *Crecimiento y estructura urbana de San Sebastián*, San Sebastián, 1983.

to de agua y de gas, así como también el alcantarillado, se pudieran disponer de modo muy cómodo durante la fase de urbanización. La retícula ortogonal ofrecía unas posibilidades de racionalización del trazado de esas conducciones que, en la ciudad tradicional encontraban muchas dificultades para abrirse camino, debido a las irregularidades de las redes viarias y a las formas y dimensiones variables de las manzanas y parcelas.

Pero, a pesar de ello, fue en este periodo cuando se acometió el saneamiento de todas las poblaciones españolas importantes, y no sólo el de los ensanches, consiguiéndose empezar a generalizar la evacuación de las aguas usadas desde las viviendas situadas en los últimos pisos hasta los colectores generales, a través de tuberías formadas por piezas de fundición o de cemento, de secciones crecientes, convenientemente calculadas. De todos modos, hay que señalar que el proceso fue largo y que, por ejemplo, en Madrid, todavía había 575 pozos negros alojados en portales en 1862 (según datos que facilita Artola)<sup>27</sup> que se limpiaban por extracción una vez a la semana. Y los colectores, hasta 1850, eran los que se habían construido en tiempos de Carlos III, con escasísimos añadidos de José I, y sólo a partir de ese momento se inició la construcción de la red primaria con 15 colectores ovoidales nuevos.

Algo parecido ocurrió con el abastecimiento de agua. También durante ese periodo se construyeron conducciones nuevas importantes, que aumentaron el caudal de las fuentes públicas, a partir de las cuales era servida el agua a domicilio por los aguadores, llevándola a lomos de asno hasta cada portal, subiéndola por las escaleras hasta cada vivienda y llenando las tinajas de cada cocina. Pero, además, fue entonces cuando se inició la distribución directa por tubería hasta las viviendas, aunque el proceso de su generalización fue lento y se adentró en el siglo siguiente. Valencia se adelantó a Madrid y a Barcelona, con un amplio abastecimiento construido en 1847. Madrid, cuyo crecimiento había dejado insuficiente su original forma de abastecimiento a través de los «viajes» árabes y sus posteriores imitaciones, resolvió su problema en 1858, con la puesta en servicio del Canal de Isabel II, que traía el agua desde el Pontón de la Oliva, la primera de las presas que, en la sierra, habría que ir construyendo desde entonces para seguir atendiendo el creciente consumo de la ciudad.

## 21. LA ILUMINACIÓN

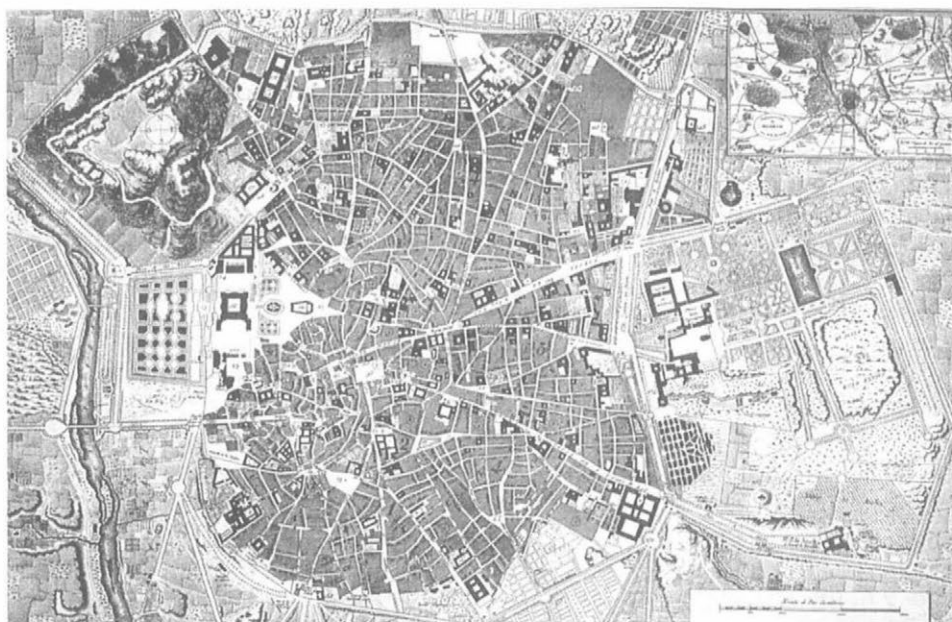
La iluminación nocturna de las calles había sido acometida en muchas ciudades, desde el siglo XVIII, por medio de faroles de aceite sostenidos sobre las fachadas de las casas o sobre postes de madera. Así continuó con una pobre intensidad luminosa, hasta que, en la década de los veinte se introdujeron los faroles industriales de reverbero, que aumentaban notablemente esa intensidad, sólo por el hecho de reflejarse la luz en superficies bruñidas. Más tarde, en la década de los treinta, empezaron las experiencias de iluminación por petróleo o por gas, en algunas ciudades o en partes de ellas, mientras que permanecía el aceite en otras. En Madrid se alumbró por gas el entorno del Palacio Real desde 1832, y en 1846

---

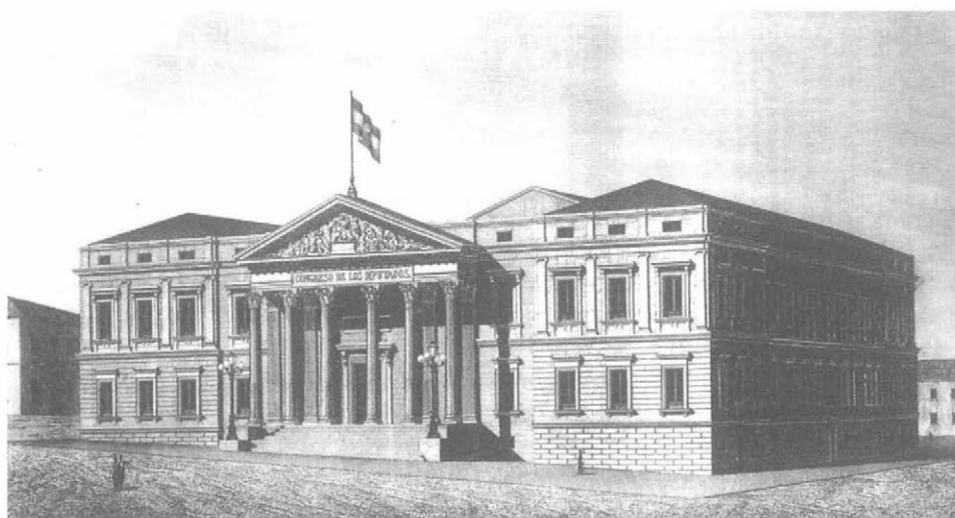
<sup>27</sup> Miguel Artola, *op. cit.*

empezó a generalizarse, comenzando por el paseo del Prado. Fue entonces también cuando aparecieron las columnas y candelabros de hierro para soportar los faroles. A finales de los años cuarenta, Madrid y Barcelona contaban con empresas de alumbrado público por gas, de servicio regular, y esta situación se fue extendiendo luego a otras ciudades. A Pamplona, por ejemplo, llegó en 1861. Las fábricas correspondientes, que eran una verdadera novedad, estaban siempre instaladas fuera de las ciudades, como muy bien se ve en todos los planos de la época, que tienen buen cuidado de reseñar su presencia.





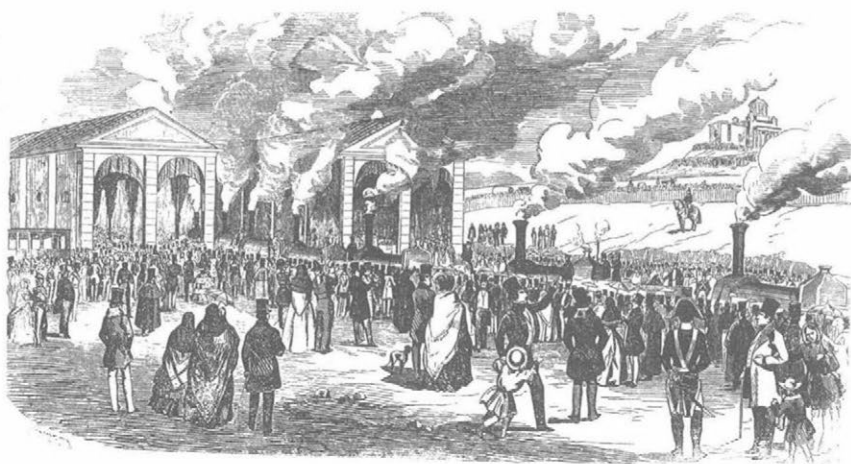
Madrid en 1834, según el plano de D. P. M. López.



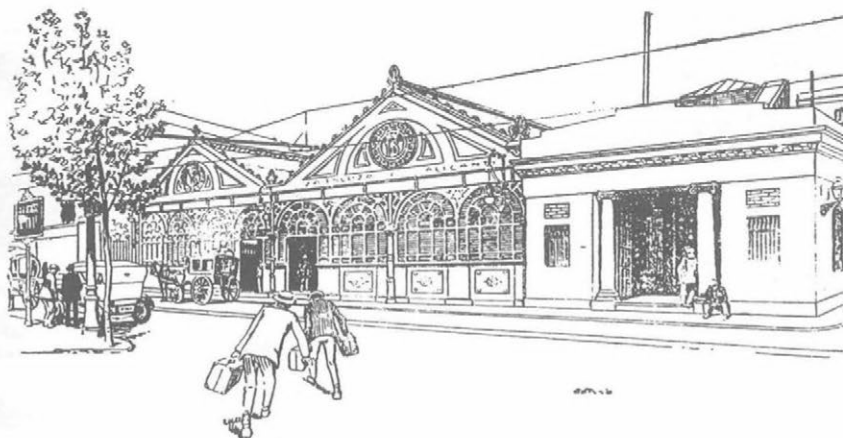
El edificio del Congreso de los Diputados (1843), símbolo de la monarquía parlamentaria.



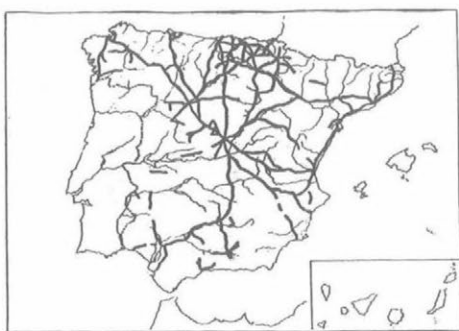
Medalla conmemorativa de la inauguración del ferrocarril de Barcelona a Mataró, en 1848.



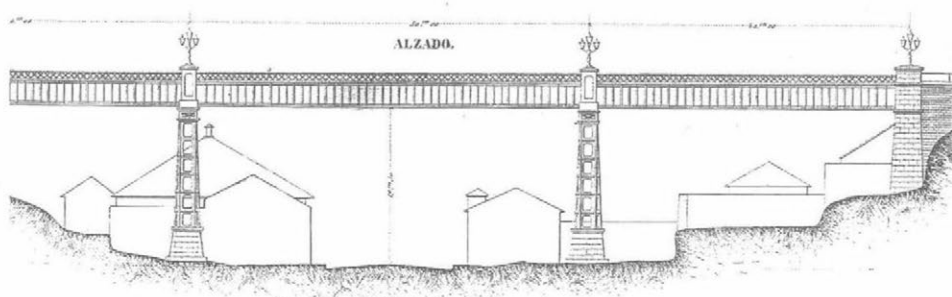
Inauguración de la línea Madrid-Aranjuez, con exhibición de locomotoras en el «embarcadero» de Atocha, en 1851.



Primer edificio de la Estación de Francia (1848) en Barcelona, según dibujo de la época.



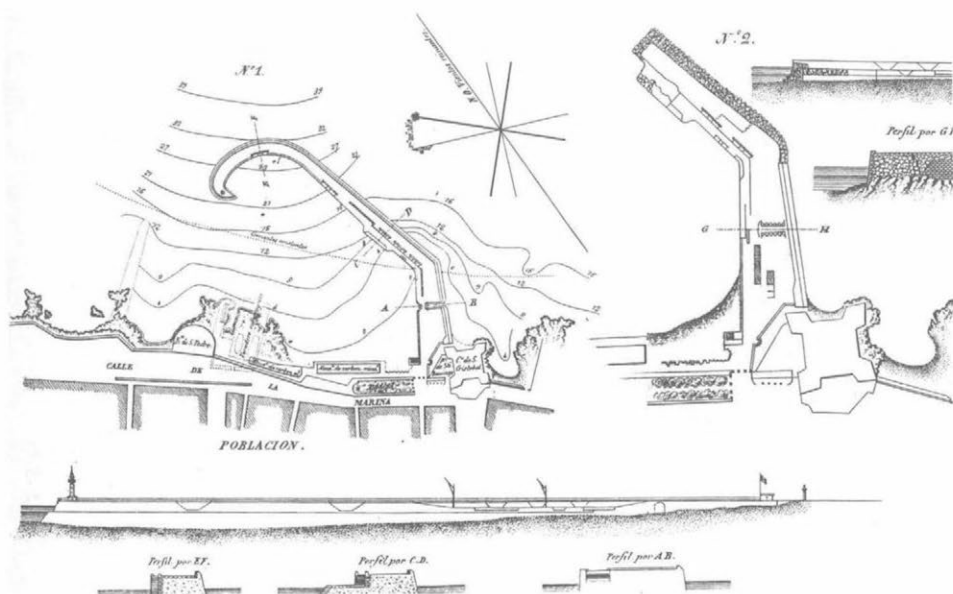
Estado de la red nacional de carreteras en 1820 y en 1855.



Los puentes de hierro, con su técnica de celosía roblonada, muestran una ligereza y esbeltez sorprendentes, tanto en los trayectos interurbanos como dentro de las ciudades, uniendo ambas márgenes urbanas y constituyéndose en elementos urbanos fundamentales, tanto funcional como visualmente. Aquí se ve el Viaducto de Madrid, de 1860.



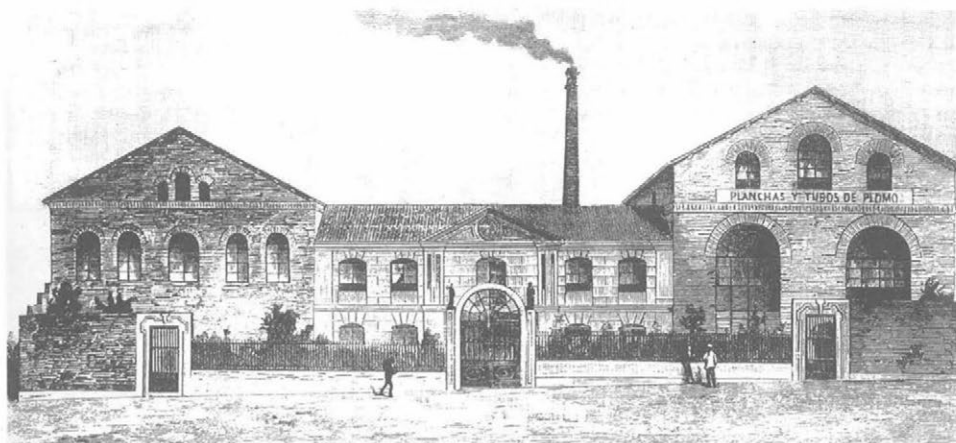
El canal de Castilla en Alar del Rey en 1857.



Proyecto de mejoras del puerto de Santa Cruz de Tenerife (1856).



Una de las torres del telégrafo óptico, todavía existentes.



La fábrica de industria metálica de Francisco López en Madrid, que funcionaba en la segunda mitad del siglo.

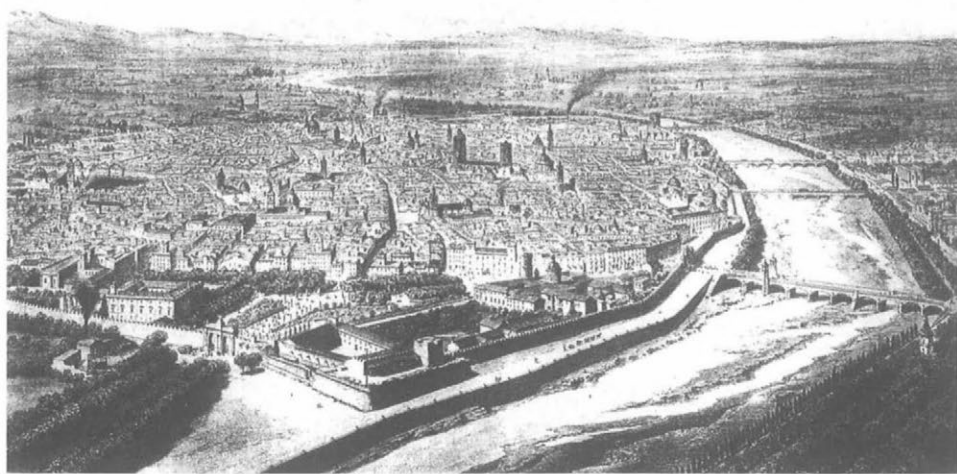


Castellón de la Plana, según uno de los planos de la excelente colección del *Atlas de Coello* (1847-1870).

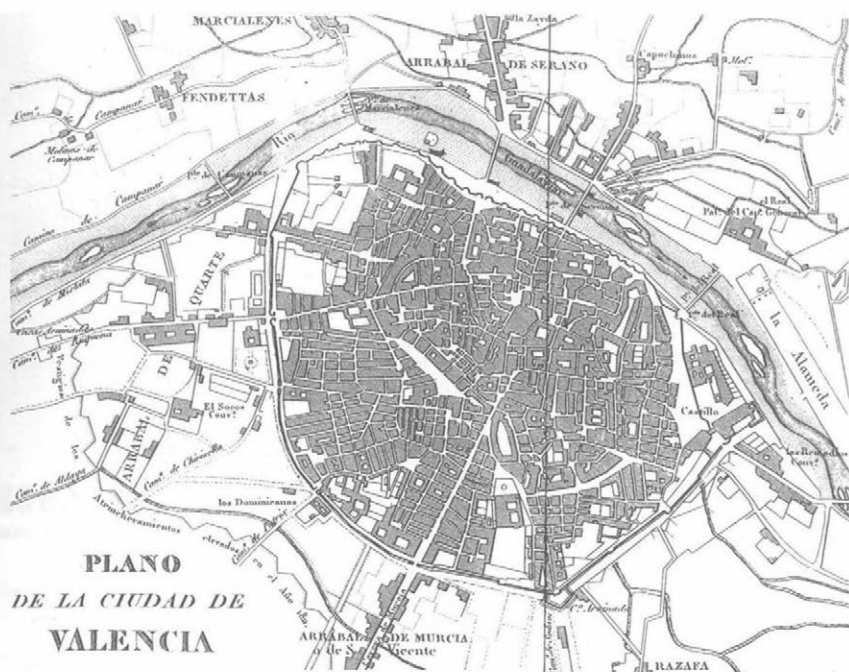




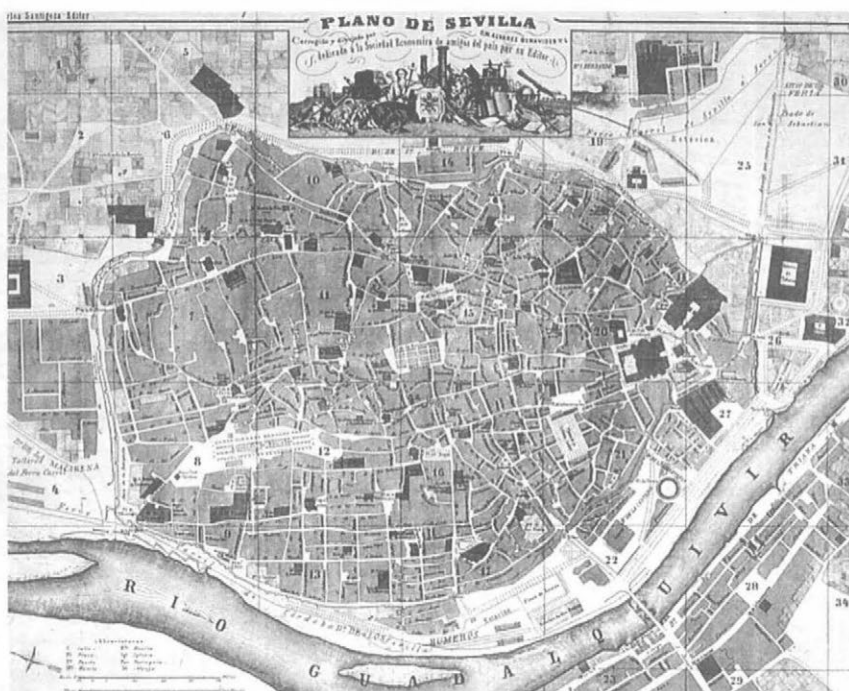
La calle de Alcalá de Madrid, en el tramo próximo a la Puerta del Sol, según fotografía de Ojeda, que muestra su estado antes del derribo y sustitución de las pequeñas casas de vecinos existentes.



Valencia, según una de las hermosas litografías de ciudades españolas vistas desde el aire, realizadas hacia la mitad del siglo por Alfred Guesdon.



Valencia, según el plano de A. Donnet (1823) mostrando la situación de los tres arrabales principales.

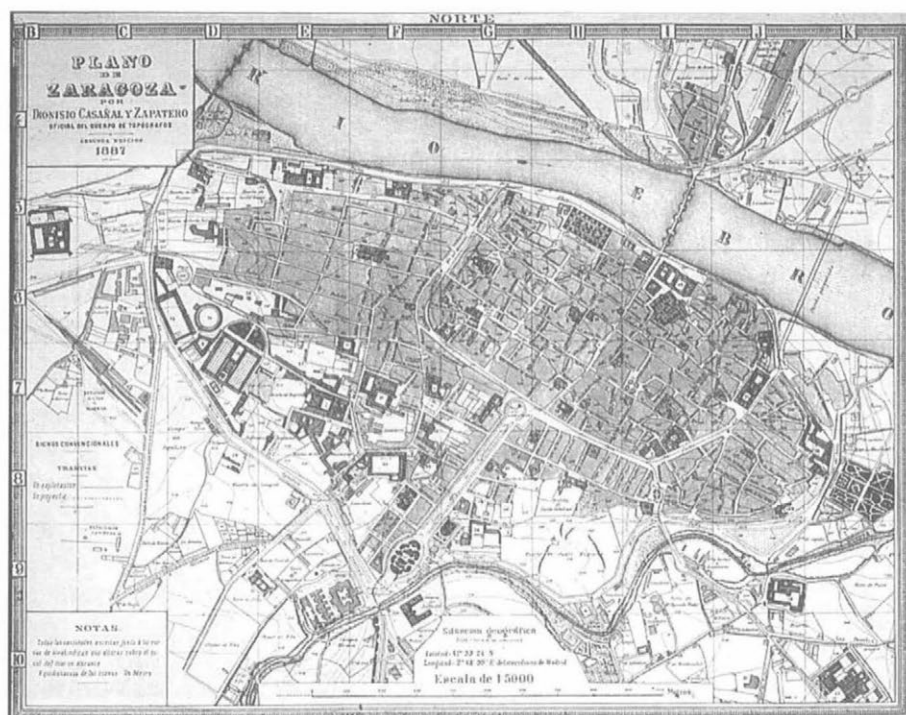


Sevilla en 1860, según el plano de Álvarez Benavides, en el que se aprecia el acercamiento tangencial del ferrocarril a la ciudad, hasta las estaciones, así como la aparición de fábricas extramuros.

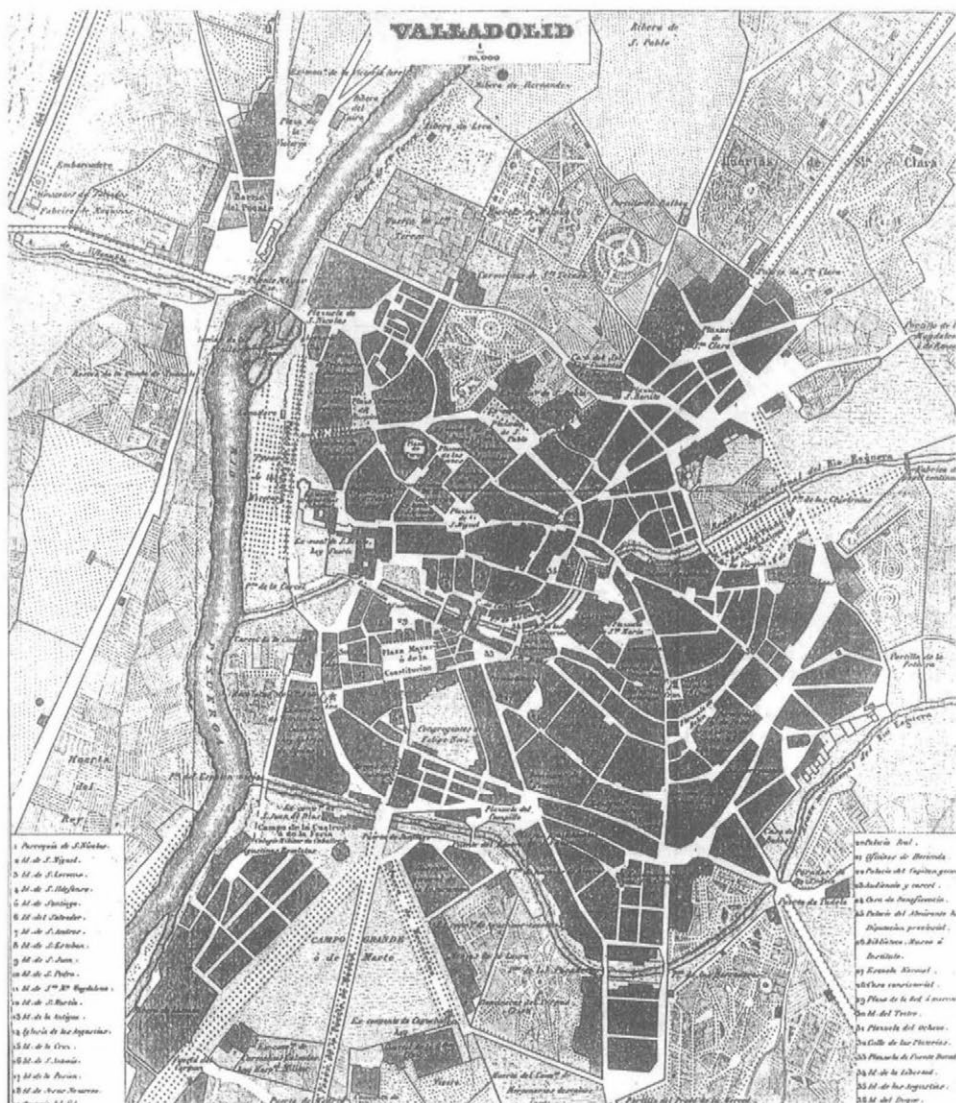




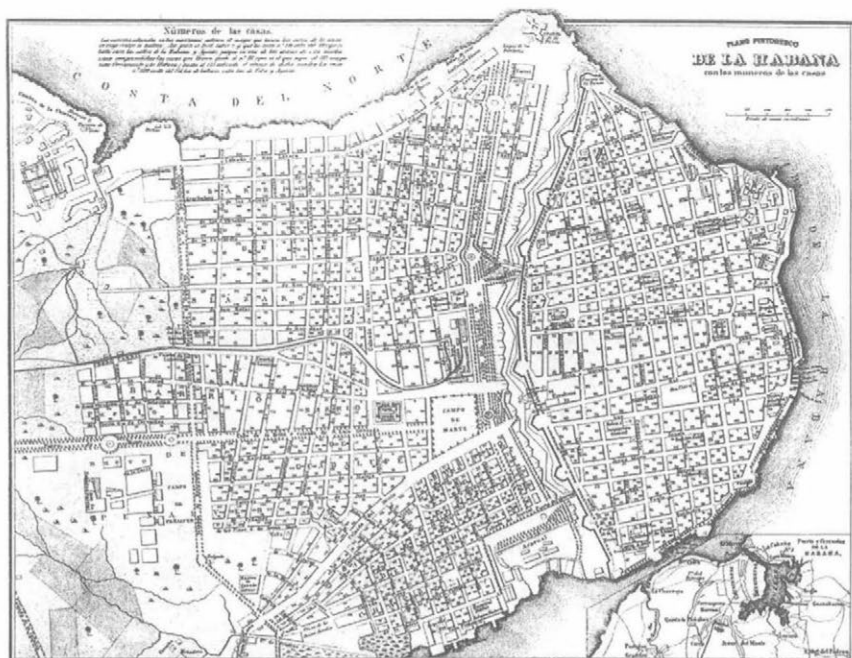
Santander en 1865, según el plano de Pérez de Rojas, en el que se aprecia la incorporación del frente marítimo, tras una larga evolución de la regularización del puerto, que aún no había acabado.



Zaragoza en 1888, según plano de Dionisio Cabañal.



Plano de Valladolid a mitad de siglo, del *Atlas de Coello*, en el que se puede apreciar la importancia de los paseos arbolados situados alrededor de la ciudad.



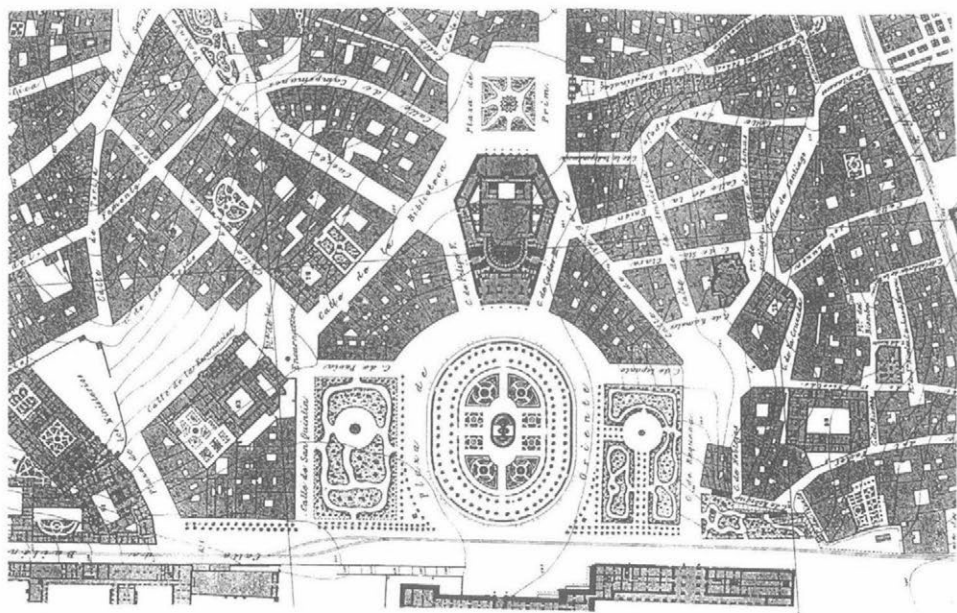
Plano de La Habana (1849), mostrando el paseo exterior, ampliado y arreglado en 1840, llamado ahora paseo de Isabel II, y la ordenación del crecimiento de los barrios de El Vedado.



Proyecto de Faustino Domínguez (1859) para la plaza de María Pita en La Coruña, concebida como espacio monumento del nuevo poder civil y morada de la nueva clase dirigente.



Plaza de la Constitución de Girona, iniciada en 1865, en su estado actual, tras una larga evolución de su construcción que se adentra en el siglo xx.



Ordenación definitiva de la plaza de Oriente de Madrid, según el proyecto aprobado en 1846, tal como aparece en el plano de Ibáñez de Ibero de 1872.





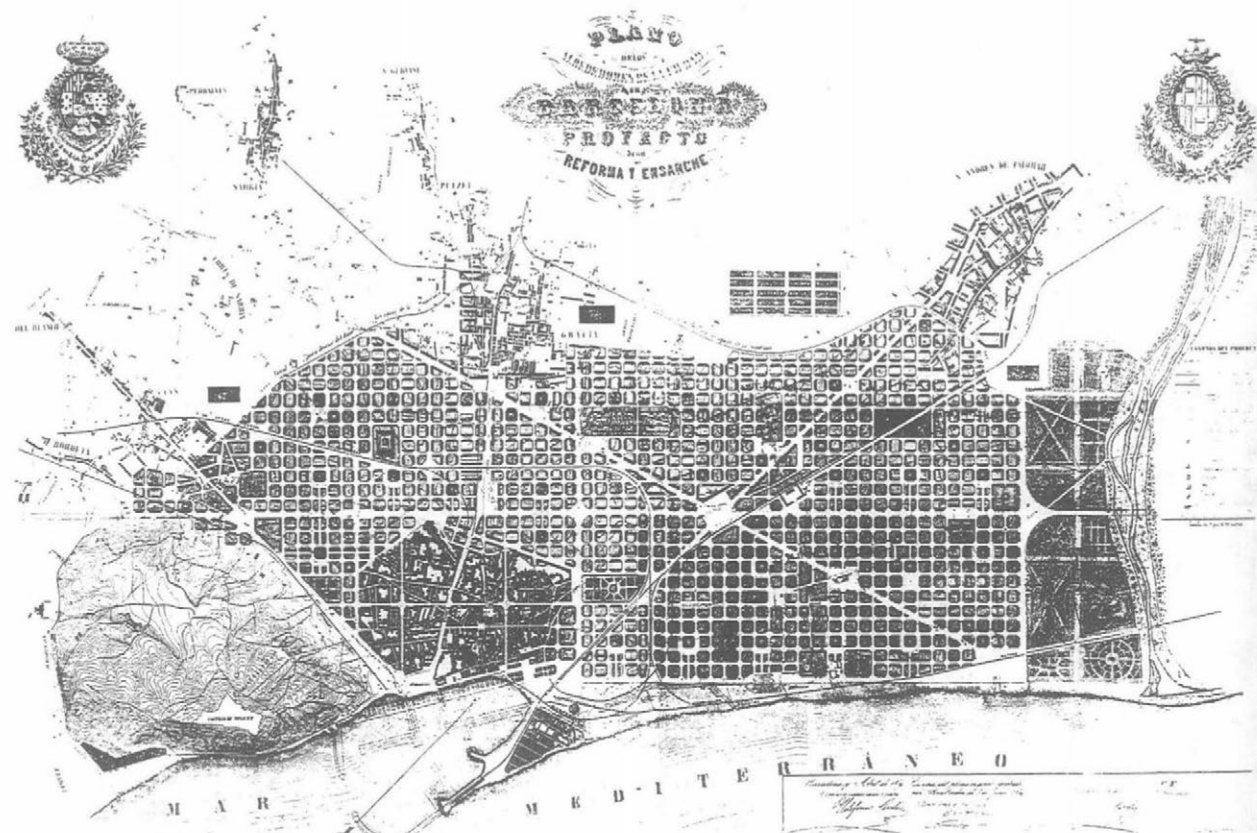


Tarragona según el plano del *Atlas de Coello*, en el que se ve el desarrollo adquirido por La Marina, o nueva población del puerto, que se había iniciado en 1815.

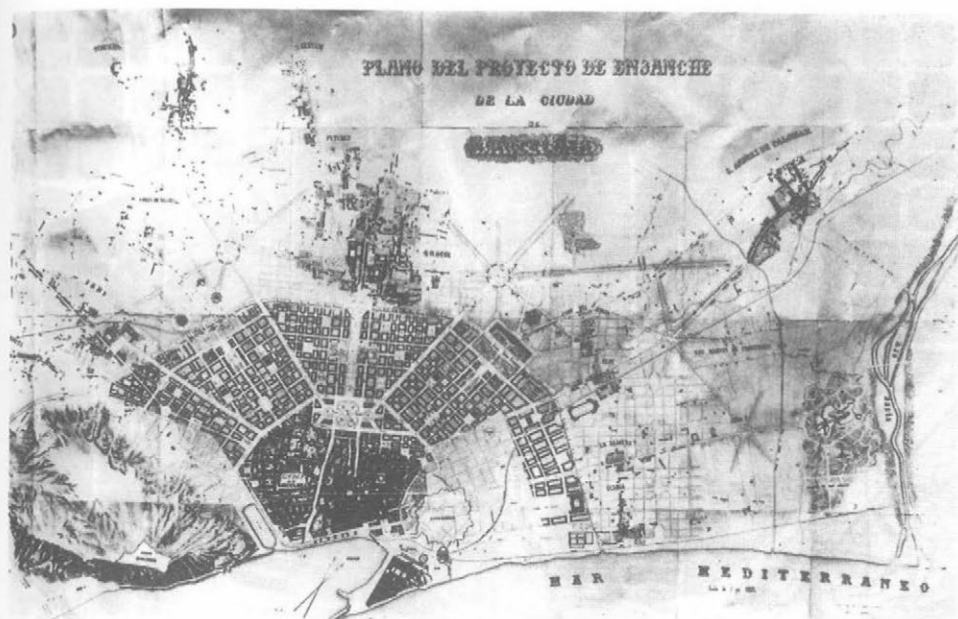


**D. ILDEFONSO CERDÁ**  
1.º Comandante de Ingenieros de M. N. de  
MADRID, ESPAÑA

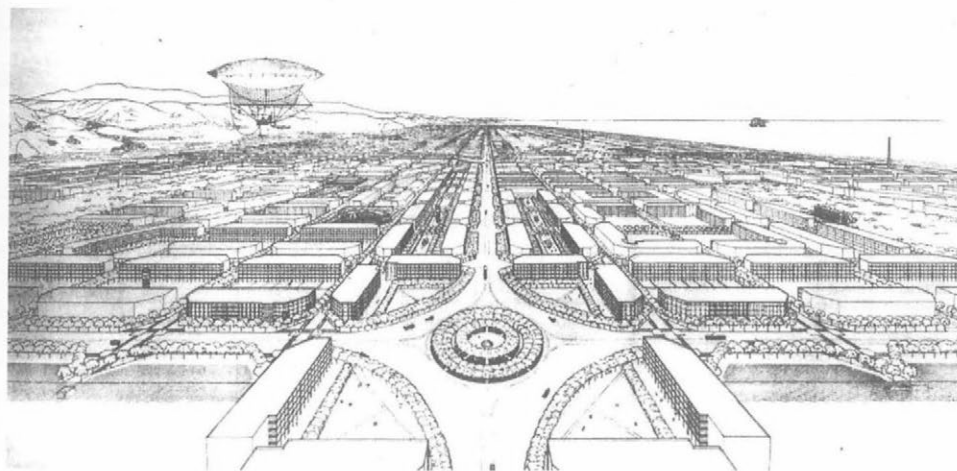
Ildefonso Cerdá a mediados del siglo.



Plano del Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona, presentado por Cerdá en 1859. Uno de los grandes «monumentos» de la historia del urbanismo.



Plano del Proyecto de Ensanche de Barcelona, alternativa municipal al de Cerdá, cuyo autor era el arquitecto Rovira i Trias.



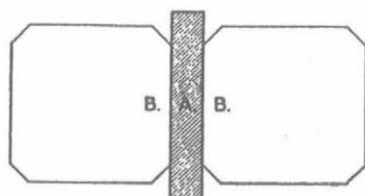
Reconstrucción ideal de la ciudad original de Cerdá, según dibujo preparado para la Exposición de 1976, y contenido en el catálogo de la misma.



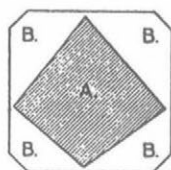


La reforma interior de Barcelona propuesta por Cerdá regularizaba la circulación del casco histórico por la introducción de un sistema ortogonal de grandes vías nuevas.

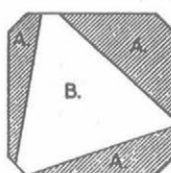
PRIMER CASO



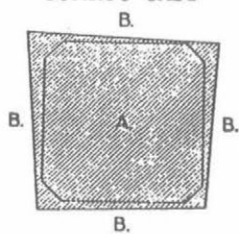
SEGUNDO CASO



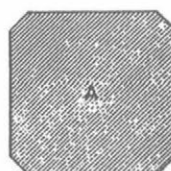
TERCER CASO



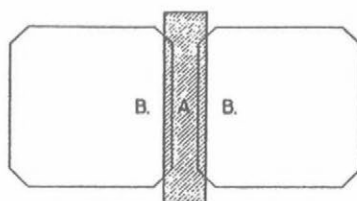
CUARTO CASO



QUINTO CASO

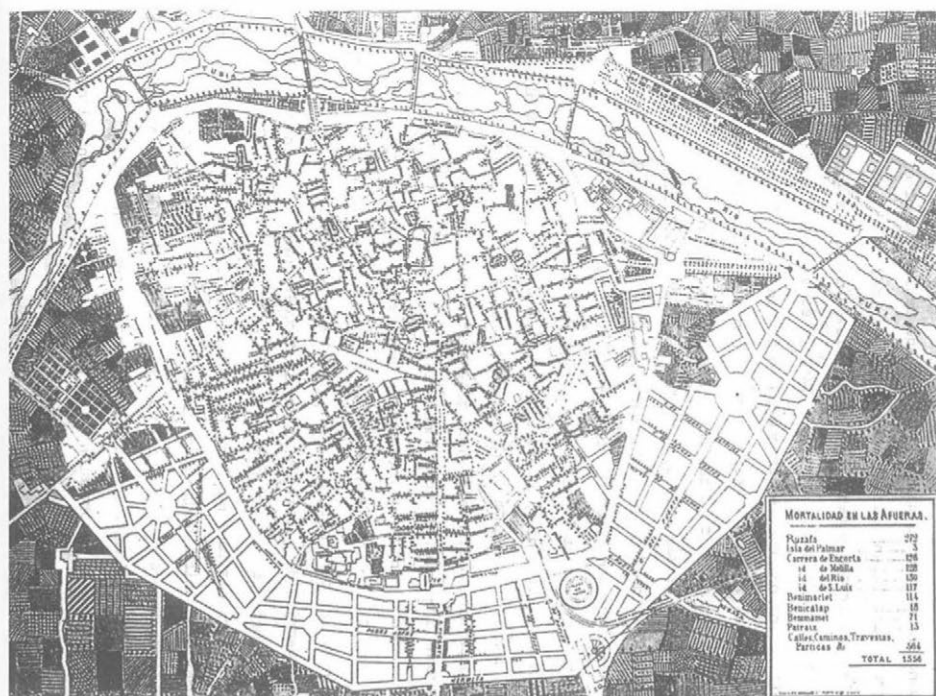


SEXTO CASO



Dibujos de Cerdá, explicativos de los innovadores y precursores procedimientos que inventó, para facilitar la reparcelación y las compensaciones entre propietarios de suelo.



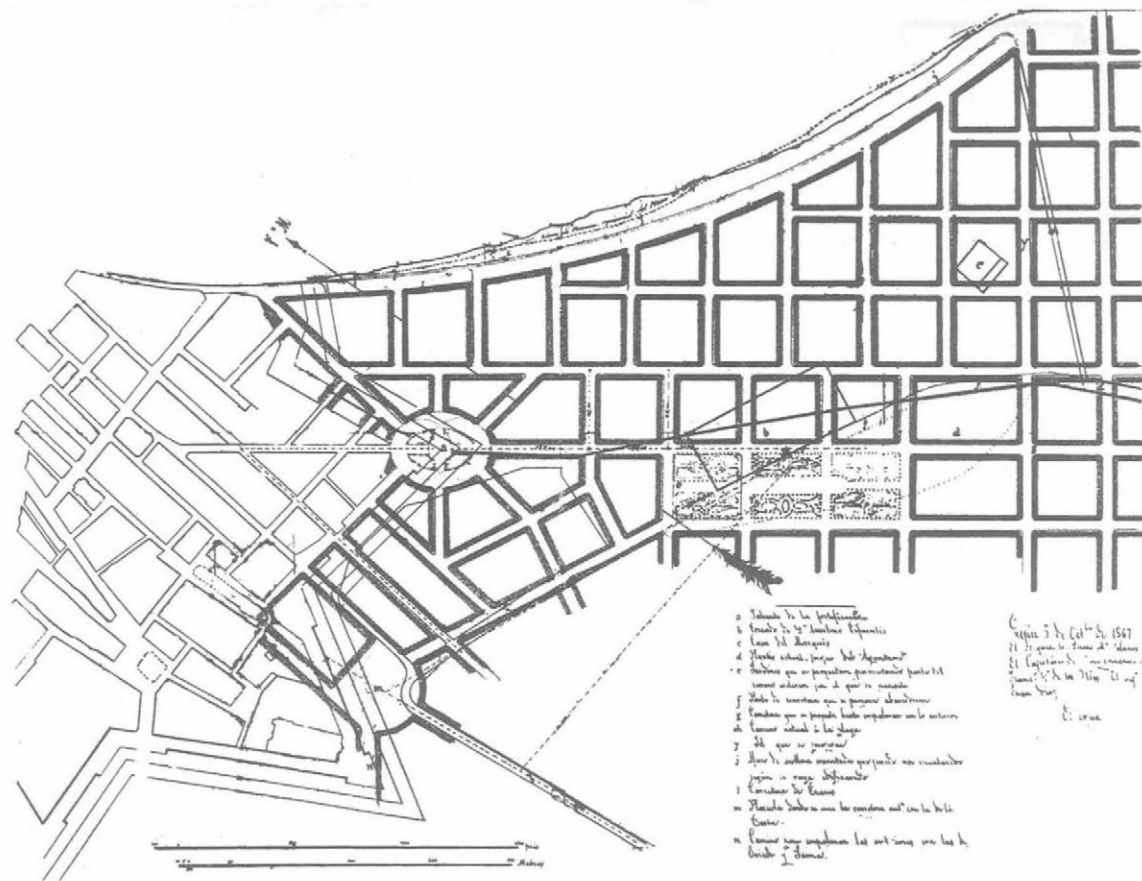


Plano de Valencia (1861) en el que se refleja el Proyecto de Ensanche de Calvo Ibarra, de 1858, que no fue aprobado.



Plano del Proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao, redactado en 1862 por el ingeniero Amado de Lázaro. Tanto el tamaño y la disposición de la edificación en las manzanas como la Memoria Descriptiva, que incluye un capítulo sobre «Teoría general y fundamental sobre el trazado de poblaciones», muestra la dependencia de este proyecto respecto al de Cerdá.

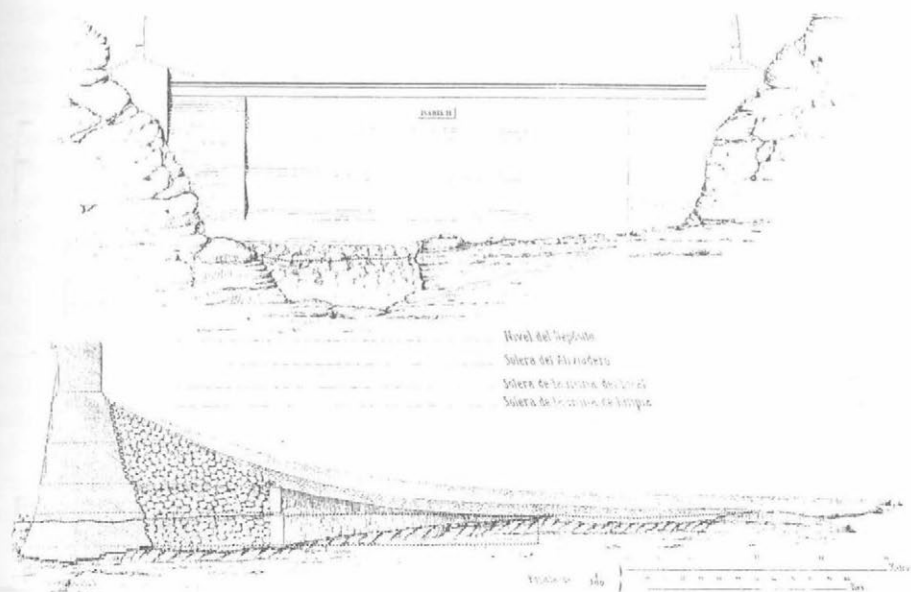
Plano del Proyecto de Ensanche de la Villa de Bilbao, realizado por los ingenieros Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer en 1863.



Plano del Ensanche de Gijón, aprobado en 1867, preparado por el ingeniero García de los Ríos y los arquitectos Lucas Palacio y Juan Díaz.





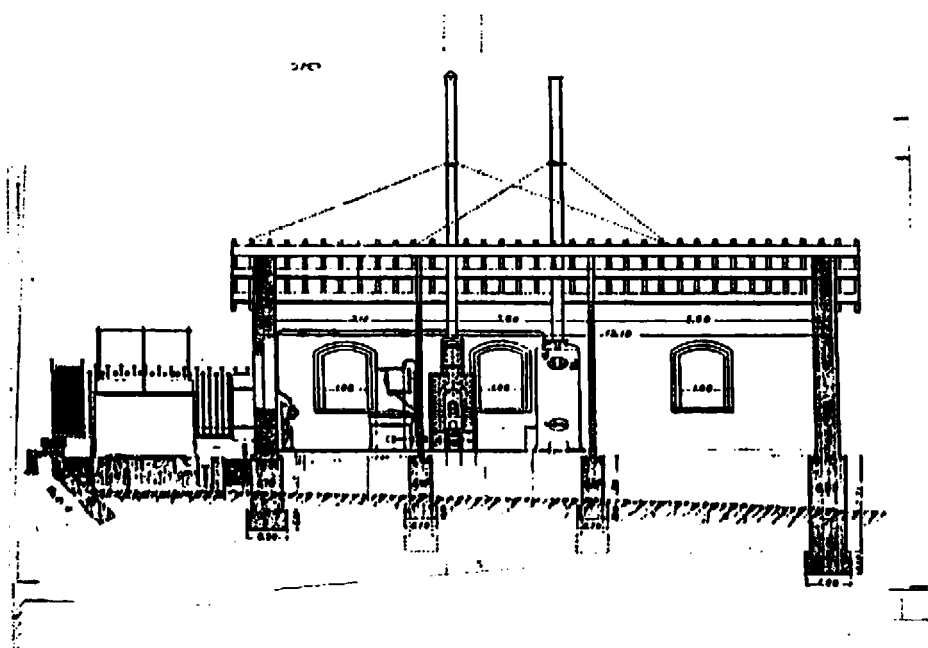


Proyecto de la Presa del Pontón de la Oliva (1851) que posibilitó la traída de agua a Madrid, a través del Canal de Isabel II, en 1858.



Fotografía de la Puerta del Sol de Madrid, con el enorme surtidor de la fuente central.





La iluminación era mayoritariamente por gas, producido en fábricas grandes o pequeñas, como ésta, construida en Bilbao en 1896.

### CAPÍTULO III

## Un dificultoso Estado democrático (1869-1899). Logros e insuficiencias de la ciudad burguesa

#### 1. EL ÚLTIMO TERCIO DEL SIGLO

Los seis años que transcurren entre la caída de Isabel II y la proclamación de Alfonso XII constituyen un periodo de inestabilidad e incertidumbre, y sólo la inercia de algunos lentos procesos urbanos y territoriales impide considerar dicho periodo, a efectos de esta historia, como verdadero tiempo muerto.

Ciertamente la Constitución de 1869 es un avance progresista, que introduce reconocimientos sociales y libertades políticas largamente reclamados, y sienta las bases para la organización de lo que se ha llamado un «Estado demoliberal».

Pero no todo el país estaba detrás de ello. Había demasiados intereses en juego que se veían comprometidos con el avance de esa evolución y no estaban dispuestos a conformarse. Las discrepancias y rivalidades entre los propios partidos que habían desencadenado la situación revolucionaria y habían obligado a huir a la reina, se revelaron pronto como insuperables, manifestando la debilidad e inestabilidad de la situación. Y, además, también había otras fuentes de perturbación e inestabilidad producidas por hostilidades bélicas reales, no sólo ideológicas y políticas. Por una parte, el archiduque Carlos no cesaba de aprovechar cualquier oportunidad para extender su proselitismo reivindicativo, especialmente en el País Vasco y Navarra, y para encender el rescoldo siempre vivo y perturbador, de las guerras carlistas. Por otra, la situación en Cuba, cada vez más incontrolable, se había definido como bélica a partir de 1868.

El panorama era bastante sombrío como para que pudiera clarificarlo una nueva monarquía invitada que, por otro lado, tampoco era una solución pactada por todas las fuerzas políticas. Así se puso pronto de manifiesto, provocando la abdicación que terminó con el breve reinado (1871-1873) de Amadeo I y el advenimiento de la I República. Experiencia esta aún más breve, que acaba en 1874, por el pronunciamiento militar que proclama rey a Don Alfonso de Borbón, una vez que habían recaído sobre él los derechos dinásticos, por renuncia de su madre, Isabel II, y una vez que las fuerzas conservadoras se habían aglutinado a favor de la restauración monárquica, bajo el indiscutido liderazgo de Cánovas del Castillo.

El periodo que se abre a continuación tiene la virtud, en medio de sus innumerables defectos constitutivos y de sus insuficiencias congénitas, de hacer posible al menos, una de las etapas más largas de estabilidad política de ese inquieto siglo. Fue un

esfuerzo deliberado y resueltamente sostenido por los políticos (más que por los partidos) liberal-conservadores, con la aquiescencia del Ejército, para recuperar y consolidar aquel modelo de Estado liberal que había sido trabajosamente conseguido en la etapa anterior a la revolucionaria. La nueva Constitución de 1876 sienta las bases para ello, y gracias a la integración de muchas de las fuerzas políticas que habían llevado a la revolución de 1868, se pudo llegar a un acuerdo sobre un mecanismo que permitiese la alternancia en el poder dentro del conservadurismo, y más tarde a una normalización del juego democrático, con la incorporación a las elecciones y al Parlamento, de los partidos liberales de izquierda, que se produjo hacia 1880. Un conjunto de reformas legislativas, durante una primera etapa, permitió esta evolución y logró un asentamiento sólido de ese sistema político, construido para consolidar el dominio de la burguesía como clase hegemónica. De ese modo se consiguió un clima de cierta confianza, proyectándose una imagen positiva de estabilidad con libertades políticas y garantías constitucionales. Y a pesar de los muchos defectos y trampas de funcionamiento real del sistema (se movía entre la aceptación de la corrupción y la desnaturalización del sufragio), fue posible, aunque no fuese de forma brillante, asentar la imagen de España como nación democrática europea. Y ello hubo de hacerse mientras se atendía a los enormes y variados problemas que hubo que afrontar, al mismo tiempo que se construía esa arquitectura: liquidación de las guerras carlistas, escasez de recursos, guerras de Cuba y Filipinas, con liquidación final del poder colonial, manifestación más acusada de los desequilibrios regionales, aparición de los nacionalismos en forma de planteamientos federalistas, inicio de la organización de las asociaciones obreras (Pablo Iglesias funda el PSOE en 1879). Y ello hubo de hacerse, y es muy importante para entenderlo todo, con una notable penuria económica y escasez de recursos, cuya magnitud se pone de manifiesto en cuanto se compara con las situaciones de que gozaban las naciones europeas avanzadas.

El grave momento de peligro de desestabilización, en medio de la consolidación del proceso, que se produjo a la muerte prematura del rey, fue sabiamente superado gracias a la confluencia de factores tan decisivos como, por una parte, el entendimiento entre los líderes políticos Cánovas y Sagasta, para poner pacíficamente en práctica la alternancia en el poder. Por otra parte, la discreción inteligente de la reina viuda, María Cristina de Austria, convertida en regente hasta que llegara a su mayoría de edad el hijo que estaba esperando. Pero eso ocurrió ya en el siglo siguiente.

## 2. CONSOLIDACIÓN DIFÍCIL

La tercera parte del siglo puede ser considerada, pues, como decíamos al principio, como la etapa de culminación de un trabajoso proceso político y económico, que arranca en los años cuarenta, y que, en relación con lo que estamos estudiando aquí, tiene importantes consecuencias en la organización territorial del país, en el desarrollo y en la expansión urbana y en la transformación interna de la ciudad. Y esas consecuencias alcanzan ahora, en esta última parte, su más visible manifestación: terminación de la red ferroviaria y construcción de grandes estaciones, desarrollo visible de la red de carreteras, con numerosos puentes nuevos, reformas importantes de los puertos principales, urbanización y construcción de los ensanches, transformación de la arquitectura, generalización de las modernas redes de infraestructuras de servicios de agua, alcantarillado, electricidad y gas, iluminación pública, aparición del tranvía...

### 3. TERMINACIÓN DE LA RED BÁSICA DEL FERROCARRIL Y NUEVAS ESTACIONES

Aunque en 1870 se dictó una Ley General de Ferrocarriles, el sexenio revolucionario se caracterizó en éste, como en otros muchos temas, por una notable disminución de actividad, que vuelve a recuperarse a partir de 1873, de modo que en los años siguientes, hasta 1885, se construyen cerca de 4.000 km nuevos de vía férrea, muchos de ellos con notables mejoras técnicas, como la sustitución del raíl de hierro por el de acero.

En 1877, una nueva Ley de Ferrocarriles establece la clasificación de las líneas por categorías y programa un Plan General para completar la red radial con un conjunto de vías transversales y periféricas. Se inicia entonces la fase de expansión de las grandes compañías (Ferrocarriles de Madrid-Zaragoza-Alicante, M. Z. A., Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España, Compañía de los Ferro-Carriles del Noroeste...) con aparición de algunas nuevas (Ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal, M. C. P., Compañía de Ferrocarriles Andaluces...), al calor de una nueva entrada importante de capitales extranjeros. A finales de siglo la red tenía 10.864 km, con lo que estaba completa toda la red básica.

Y es ahora cuando esas compañías deciden exaltar su propia identidad a través de la imagen de la estación, punto de encuentro de la ciudad con el ferrocarril. Y empieza a surgir una serie (que seguirá sin solución de continuidad durante los primeros años del siglo siguiente) de nuevos grandes edificios, con frecuencia en sustitución de una primera generación de estaciones de los años cincuenta y sesenta, que eran generalmente mucho más modestas, tanto en dimensiones como en énfasis arquitectónico. De este momento son, por ejemplo, las estaciones de Santander (1873), San Sebastián (1880), Irún (1881), Huelva (1881), Algeciras (1884), Alicante (1885), Madrid (Atocha) (1888), Bilbao (Portugalete) (1889), Ronda (1889), Valladolid (1890), Cádiz (1892), Zaragoza (1893), Bilbao (Concordia) (1896), así como las de Príncipe Pío (1873) y Delicias (1879) de Madrid. El ferrocarril es ahora un elemento más de la ciudad, completamente incorporado a la realidad urbana, de la que forma parte, especialmente a través de la estación, erigida en monumento. Y la ciudad se tiene que acomodar a ello, pues la estación no puede estar demasiado lejana. Es parte de la ciudad y su presencia junto a ésta, cuando la vía férrea se acerca y pasa tangencialmente, o dentro de ella en muchos casos, cuando la vía penetra en fondo de saco o traspasa la ciudad, genera reorganizaciones espaciales a su alrededor, tanto morfológicas como funcionales: agrupación de determinadas actividades, arreglo de una plaza frente a la fachada de la estación que mira a la ciudad, aparición del frecuente «Paseo de la Estación» de tantas ciudades españolas... Sin contar con que en esa etapa se adoptó muchas veces la penetración de la vía en la ciudad, en zanja deprimida por el centro de las calles más anchas, con puentes en las calles transversales.

### 4. IMPULSO A LA RED DE CARRETERAS

A pesar de la escasez de recursos disponibles, la construcción de la red de carreteras experimenta un fuerte impulso en esta última parte del siglo, especialmente a partir de la nueva Ley de Carreteras de 1877, que establece, como había hecho la de

Ferrocarriles, una clasificación en categorías, y programa un Plan General de Carreteras del Estado. Con una reorganización de los servicios, a cargo del eficaz y disciplinado cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, verdadero ejército de funcionarios estatales, el Plan General, que incluía 73.939 km de carreteras, llevaba contruidos en 1896, 32.521 km y otros 3.947 km estaban en construcción.

## 5. LAS GRANDES MEJORAS DE LOS PUERTOS

Algo parecido puede decirse del tratamiento de los puertos, una vez adoptado el sistema descentralizado de gestión, a través de las Juntas de Obras, que había instaurado la República. En 1880 una nueva Ley de Puertos establece una clasificación en categorías, que, como en el caso de los ferrocarriles y las carreteras, tiene importancia en la configuración y desarrollo de los sistemas correspondientes, por la directa relación de las formas de financiación que se establecían para cada caso con los presupuestos del Estado. Los puertos de mayor importancia, según esta Ley, «puertos de interés general de primer orden», eran trece: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, El Ferrol, Málaga, Palma, Santander, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo. Lo que unido a los nueve de «segundo orden» (Almería, Avilés, Ceuta, La Coruña, Gijón, Huelva, Pasajes, San Sebastián y Santa Cruz de Tenerife) pone de manifiesto, por comparación con la situación actual, que fue en aquellos momentos cuando se configuró el moderno sistema portuario español. Pero el espíritu de la Ley, que era concentrar los recursos en esos puertos principales (cuyas obras serían costeadas a cargo de los presupuestos del Estado), se vio desvirtuado por la cantidad de puertos que fueron incluidos después en esas dos categorías, con el consiguiente reparto de recursos del Estado y lentificación de las mejoras selectivamente orientadas.

Existe bastante buena documentación para conocer el desarrollo de las mejoras y acondicionamientos portuarios españoles en este periodo, y para apreciar algunas de sus repercusiones en los frentes marítimos de las correspondientes ciudades, pues para entonces se publicaba ya la *Revista de Obras Públicas*, una excelente publicación, rigurosa y rica en información, de obligada consulta para el conocimiento de la evolución técnica de la ingeniería en todas sus ramas: ferrocarriles, puentes, presas, carreteras, puertos, conducciones, infraestructuras urbanas de servicios... Existen, además, proyectos originales en abundancia, en los archivos de las Juntas de Obras de los puertos, en el Museo Naval de Madrid, y en otros museos navales, y existe también una conocida colección de planos de puertos, recogidos en láminas, que fue editada por Gustavo Pfeiffer<sup>1</sup>. En cuanto a la imagen visual, la ya citada colección de vistas de ciudades españolas de Guesdon incluye buenas representaciones de aquellas que tienen puerto. Y hay otra colección francesa de litografías en color, como las de Guesdon, especialmente dedicada a los puertos, que, aunque más antigua (apenas se ven barcos de vapor) proporciona buena información complementaria sobre las ciudades y la forma en que el puerto se dispone en relación con ellas<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Gustavo Pfeiffer, *Atlas de los principales puertos de España*, Madrid, s.f.

<sup>2</sup> Colección de litografías en color titulada «Ports de mer d'Europe-Espagne», s.f.

## 6. CONTINUACIÓN DE LOS ENSANCHES

Y en este último tercio del siglo hay que retomar el tema de los ensanches. Porque muchos fueron acometidos entonces por poblaciones españolas, continuando la serie que ya vimos que se había iniciado, incluso antes de la aprobación de la Ley de 1864. Ahora podía hacerse al amparo de una legislación específica, ampliada por la nueva Ley de 1876, y según un modelo de ciudad bastante definido, que, definitivamente, había adoptado la manzana cerrada como tipo edificatorio único. Así se confirmaría en el nuevo proyecto de ensanche de Bilbao, de Alzola, Achúcarro y Hoffmeyer, que sería aprobado en 1876, en el que, por otra parte, se introducía un intento de enriquecer formalmente el trazado (se había generalizado la crítica a la monotonía de la cuadrícula, de la que se había defendido Cerdá aduciendo la potencial variedad que introducirían las formas diferentes de desarrollo de la edificación de las manzanas) con una plaza elíptica central, sobre la que convergía un juego de diagonales.

Varias poblaciones más iniciaron entonces procesos para su ensanchamiento, especialmente algunas del entorno más impactado por el caso de Barcelona, que llegaron a aprobar y desarrollar sus correspondientes ensanches en este periodo, como Sabadell en 1865, Villanueva y Geltrú en 1876, Tarrasa y Mataró en 1878, y Badalona en 1895. Pero también se iniciaron otros (que, a veces, se quedaron sólo en proyecto) en otras partes de España: Alicante (1874), Alcoy (1874), Santander (1877), Málaga (1878), Vigo (1878), Gijón (1879), Pamplona (1885), Valencia (1886), Zaragoza (1894), Avilés (1895) y León (1897). Relación a la que aún se añadirán algunos más, ya en el siglo siguiente.

Mucho se ha hablado de los ensanches, como de una forma nueva de concepción de la ciudad, de carácter espacial ilimitado, extensible por simple prolongación de la retícula básica, con adición de nuevas manzanas modulares. El carácter repetitivo de esa organización reticular, adecuado para una prolongación indefinida en cualquier dirección, amparaba bien esa concepción de ciudad crecedera sin limitaciones. Ello suponía la negación de la ciudad entendida como composición previa, con relaciones espaciales y efectos visuales calculados, característicos de la herencia barroca, y enlazaba, en cambio, con la experiencia colonial, especialmente la española, en la que con toda claridad se había optado por el modelo crecedero e ilimitado que proporcionaba la cuadrícula extensible, desde que Carlos I había dado instrucciones de dejar «tanto compás abierto, que aunque la población venga en gran crecimiento, se pueda siempre proseguir y dilatar en la misma forma».

Probablemente, a formar esta idea de los ensanches ha contribuido el hecho de que, para su realización, hubieron de ir precedidos del derribo de murallas o cercas. Ello permitió asimilar la idea de ciudad abierta con la de ciudad ilimitada. Pero lo cierto es que la experiencia real de los ensanches no avala bien esta asimilación. Su examen en conjunto no permite hacer una identificación general con la utilización de la retícula ortogonal extensible de manera indefinida. Ésta caracterizó al crecimiento de muchas ciudades europeas y americanas que la habían adoptado también por entonces, y especialmente en etapas posteriores, ya en el siglo XX, y tenía sus antecedentes en esa práctica colonial aludida. Pero en los ensanches españoles del siglo XIX lo que aparece más bien es una concepción unitaria, como pieza predefini-

da incluso en su tamaño y extensión. Esto es visible sobre todo en el caso de Madrid, donde el ensanche quedaba rotundamente ceñido (estaba entre las condiciones del encargo del Gobierno) por un paseo de ronda y por un foso exterior paralelo a él. Y en el propio texto oficial que autorizaba la preparación del ensanche aparece la preocupación inicial de evitar la dispersión, «subordinando el proyecto a un pensamiento completo, estudiando, en fin, de antemano, y a la vez, todas sus circunstancias, como se ha hecho y se está haciendo en otras grandes ciudades de Europa y América».

También queda bastante clara esa concepción unitaria, por la composición y la forma de inserción en territorios acotados, en los casos de San Sebastián y Bilbao.

Más dudoso resultaría ver lo mismo en el caso de la gigantesca retícula del llano barcelonés, que más bien se puede poner como ejemplo de la idea de extensibilidad, en consonancia con lo que parece ser el pensamiento de Cerdá, que consideraba positivamente esa cualidad en su *Teoría General de la Urbanización*. Así aparece al leer en el texto, la explícita invocación a la «urbanización hispanoamericana», de la que exalta el modelo cuadricular de las fundaciones españolas al otro lado del Atlántico, señalando el carácter «admirable» de un modelo de ciudad en el que ve «la grandiosidad de sus miras expansivas y extensas» y las «acertadas bases» que permiten la extensión «sin que nada impida el desarrollo ulterior uniforme»<sup>3</sup>. Pero además tenemos una explícita defensa de tal concepción hecha por el propio Cerdá, como uno de los «principios fundamentales a que ha de satisfacer el ensanche», contenidos en su ya citada *Teoría de la construcción de las ciudades*, en párrafos que no dejan lugar a dudas: «... y dése a este ensanche una forma y extensión que permitan al caserío distribuirse de una manera análoga al de las poblaciones fundadas por nuestros ilustres abuelos en el continente americano [...] No se olvide o no se afecte desconocer que los proyectos de ciudades deben ser todos ilimitados o indefinidos de manera que su ensanche progresivo pueda hacerse más o menos lentamente según sean las necesidades de la población...»<sup>4</sup>. Así pues, aunque en los principios generales que configuran la parte propositiva de la *Teoría General*, no aparece explícitamente la referencia a la extensibilidad, es claro que su autor asumía esa condición como una ventaja inherente a la organización reticular, isotrópamente dilatable, como corresponde a la concepción abstracta y racional que estaba en la base de su idea.

Ello llevaría a concluir que el modelo teórico de Cerdá es ilimitadamente extensible, y así lo aplicó al caso de Barcelona, mientras que, por el contrario, los proyectos de otros ensanches se movían, en general, dentro de los supuestos de la ciudad limitada, lo que aparece también al considerar las superficies abarcadas, mucho más modestas, aunque se pueden encontrar proyectos en los que queda patente la deliberada ausencia de bordes definidos, de modo que incluso el grafismo indica la idea de posible ampliación, dejando insinuada la prolongación de las calles y la repetición de las manzanas de una retícula a la que parece que no se pone freno. Todo ello muestra la importante diferencia que existe entre el ensanche de Barcelona y los demás ensanches españoles. Éstos son siempre añadidos que se le hacen a la ciudad existente. A veces como unidades muy importantes, casi autónomas, como ocurría en las «nuevas poblaciones» del siglo XVIII, de lo cual es ejemplo el ensanche de Bilbao. Otras veces formando piezas periféricas yuxtapuestas, como en el caso del en-

<sup>3</sup> I. Cerdá, *Teoría General...*, op. cit.

<sup>4</sup> I. Cerdá, *Teoría de la construcción...*, op. cit.

sanche de Madrid. Mientras que en el caso de Barcelona, Cerdá planteó (y ésta es su grandeza como urbanista proyectista, no sólo como teórico) una nueva estructura global para una ciudad nueva, de la cual pasa a ser una pieza la ciudad anterior. Y si se repasa la experiencia universal al respecto (y se excluyen los que son resultado de reelaboraciones y añadidos sucesivos, y no producto de una visión de proyecto global), se ve la escasez de casos en los que esto ocurre realmente, de modo que más que como paradigmáticos, esos casos deben ser considerados como excepcionales.

Terminaremos la referencia al desarrollo de los ensanches en este periodo volviendo a insistir en la trascendencia que, más allá de las cuestiones de ordenación espacial e idea de ciudad, tiene la forma innovadora que representan como «mecanismo» de producción de ciudad. Es lo que ha llegado a identificar Solá-Morales como su «peculiaridad». Uno de los puntos que este autor ha señalado como más significativos, es el entendimiento del proceso de urbanización como negocio privado, en el que «el mercado competitivo había de resolver las diferencias e integrar las iniciativas individuales»<sup>5</sup>. El proyecto, entendido como la suma de un trazado bidimensional y unas ordenanzas, reguladoras de lo que en él puede edificarse, se plantea como un campo de juego sometido a unas reglas, pero no predeterminado en las jugadas. Allí se desarrollará el juego de la promoción privada, dentro de las nuevas condiciones de actuación protagonista de la burguesía liberal. Para eso se habilitó una nueva instrumentación procedimental. Como también ha señalado Solá, la realización unitaria del proyecto total, que caracterizaba a la anterior forma de producción de la ciudad, es sustituida ahora por una sucesión de etapas en las que se diferencia la ordenación del suelo, a través del trazado, de las fases posteriores de urbanización y edificación, reguladas por esas ordenanzas. Ello introduce una gran flexibilidad, en la tipología edificatoria que vendrá a elevarse rellenando el trazado.

Los ensanches constituyen, evidentemente, una experiencia de primera magnitud en la historia del urbanismo en España, tanto porque dieron lugar a pedazos muy importantes de muchas ciudades españolas, como porque generaron de forma novedosa y original su propia instrumentación y legislación. Pero hay que decir que esa experiencia quedó lejos de convertirse en una forma general de organizar el desarrollo urbano en España. Muchas ciudades importantes no tuvieron ensanche. Por otra parte, la realidad del desarrollo histórico desvirtuó algunas de las mejores posibilidades del modelo. Formalmente, se quedaron en la reproducción esquemas previos y conocidos de organización espacial con manzana cerrada (abandonada la propuesta visionaria de Cerdá), que estaban siendo utilizados también en esos momentos en muchas ciudades europeas y americanas, como las que él había estudiado. Y aunque es cierto que en España se anticipó una conceptualización específica novedosa, y se crearon, antes que en ningún sitio, instrumentos y apoyos jurídicos que eran necesarios para la viabilidad de su desarrollo por los propietarios del suelo (lo cual resalta de modo claro cuando se compara con la ausencia de cualquier legislación urbanística general en el resto del mundo), también es verdad que el funcionamiento real de las Juntas de Ensanche y las actitudes municipales condujeron a un enorme empobrecimiento de los resultados que hubieran podido alcanzarse. Lo cual, al fin y al cabo, no era más que la manifestación de los límites que empezaba a generar el proceso de producción de la ciudad entendido como negocio.

---

<sup>5</sup> Manuel de Solá-Morales, «Siglo XIX: ensanche y saneamiento de las ciudades», en *Vivienda y urbanismo en España*, Madrid, 1982.



## 7. EL OTRO CRECIMIENTO URBANO

Y esos límites empezaron a aparecer aún más claros con el desbordamiento de los ensanches, que comenzó casi de forma simultánea a la construcción de los mismos, aunque no se tomase conciencia de la importancia del hecho hasta entrado el siglo siguiente.

El temprano texto del Real Decreto que, en 1857, había autorizado la preparación del proyecto de ensanche de Madrid, expresaba claramente una manera de entender la preparación del desarrollo urbano: se trataba de concentrar en una sola operación, y en una única dirección, todo el esfuerzo urbanizador que, durante muchos años, iba a realizarse en la ciudad. Porque, de lo contrario, «formándose proyectos aislados en cada extremo de la ciudad, y haciéndose la reforma sin unidad ni concierto, se vendrá a parar a un resultado informe y poco provechoso». No se trata sólo de una cuestión de economía de esfuerzos, sino de una concepción del orden y de la forma en que debe desarrollarse la ciudad, de acuerdo con una simplista y voluntarista manera de plantear la acción, como en la época del agente único del absolutismo, y desconociendo totalmente el juego de las nuevas fuerzas reales que se estaban empezando a hacer presentes, y a las que esa fórmula de concentración única de esfuerzos no prestaba atención ni daba respuesta. Ni siquiera el enorme talento de Cerdá fue capaz de vislumbrar por dónde iba a venir la insuficiencia de los ensanches, y de valorar la imposibilidad de que aquella forma única de producción de espacio urbano pudiese dar respuesta a la demanda (creciente con la industrialización) de vivienda para las clases sociales que no podían satisfacer los costes derivados de las características de la ciudad burguesa. Por eso, en algunas áreas exteriores a la ciudad que estaban destinadas a ser ocupadas por el ensanche, así como en las conexiones de la ciudad con sus propios arrabales anteriores al mismo, y también más allá de las geométricas y bien ordenadas superficies que empezaban a urbanizarse, aparecían desde el principio, agrupaciones espontáneas marginales, formadas a través de procesos de edificación de ínfima calidad, constituyendo conjuntos suburbanos inconexos, carentes de los servicios urbanos mínimos, para cuyo control y regulación no existía arma legal alguna.

Y como, por otra parte, la urbanización y la construcción del ensanche avanzaban más bien con parsimonia, mientras que en muchas ciudades crecía con rapidez la población trabajadora e inmigrante, ocurría que la ciudad se desarrollaba simultáneamente a través de dos procesos paralelos, uno técnicamente proyectado y legalmente reglado, y otro espontáneo e incontrolado, que muchas veces era más rápido, más intenso, y cuantitativamente más importante. El primero atendía sólo al crecimiento urbano demandado por las clases acomodadas, que sólo suponía una parte del crecimiento total, y, debido a sus costes, producía un espacio urbano que en parte quedaba en reserva, controlado por sus propietarios. Es un proceso que, en muchos casos, se puede seguir claramente a través de la cartografía, tanto en lo referente al desarrollo del ensanche como en la extensión periférica suburbial.

En el caso de Madrid, el riguroso plano de Ibáñez de Ibero nos muestra la situación en 1874: en el barrio de Salamanca (iniciado en los años sesenta) sólo tres manzanas están completas. Otras once están a medio construir. El pequeño barrio de Pozas (iniciado en 1863) está casi construido. Al oeste, el barrio promovido con su

nombre por Argüelles, inicialmente no incluido en el ensanche, está a medio desarrollar. El antiguo arrabal de Chamberí, que conserva sus propias alineaciones pero ha sido rodeado por la retícula del ensanche, aparece bastante avanzado. Y eso es todo. En el resto, incluso el trazado viario carece de materialización.

Doce años más tarde el plano de Martínez y Méndez (1886), con las construcciones puestas al día, muestra un considerable avance, aunque la parte edificada del ensanche es todavía muy pequeña, comparada con lo que queda por edificar. Y a final de siglo puede considerarse que la urbanización cubre aproximadamente la mitad de la superficie prevista por Castro.

Pero los planos muestran lo que estaba pasando al mismo tiempo en esa superficie exterior al ensanche, llamado extrarradio, que iba hasta el límite del término municipal y que carecía de normativa edificatoria. Las condiciones legales y económicas del ensanche habían provocado la aparición de núcleos de edificación de escasa calidad y carentes de urbanización, aprovechando el reducido precio del suelo. Eran fragmentos de terreno que, sin modificación de topografía, alguien parcelaba y vendía con una mínima ordenación viaria elemental, para garantizar acceso a las pequeñas parcelas. Sobre éstas se edificaban viviendas de aspecto semirrural que, dada la exigüidad de la superficie y de la línea de fachada, cerraban el perímetro de la manzana, adosándose y macizándola en profundidad. En el plano de 1886 son bien visibles algunas de estas barriadas que habían venido formándose desde mucho antes. Como La Guindalera, iniciada ya en 1860, contigua al límite del ensanche, que, conectada por un camino a las calles de éste, se había edificado rápidamente, teniendo pronto hasta su propia iglesia. La mayor parte de las edificaciones eran viviendas unifamiliares, modestas, pero con un jardincillo delantero. Pero también había casas de pisos en las que se usaba, como en las casitas, el ladrillo visto, a efectos no sólo constructivos, sino también decorativos, al modo en que por entonces lo hacía el neomudéjar madrileño. La barriada tenía a final del siglo más de 2.500 habitantes, y aunque contaba con fuentes públicas, carecía de empedrado en las calles, de alcantarillado y de alumbrado.

Lo mismo había ocurrido a partir de 1865 en La Prosperidad, otra barriada para obreros manuales, artesanos y pequeños comerciantes, carente también de servicios urbanos. El Parral, Madrid Moderno, Las Ventas, Puente de Vallecas, Bellas Vistas y Tetuán fueron asimismo desarrollándose en idénticas condiciones, en el extrarradio, antes de finalizar el siglo. Las cuatro primeras en el arco noreste-sureste, y las otras dos en el norte-noroeste, como se ve en los planos citados.

Procesos más o menos parecidos se estaban dando en muchas otras ciudades españolas, dificultándose el desarrollo de los ensanches en los casos en que su avance se encontraba con núcleos existentes que iban siendo absorbidos, quedando muchas veces huellas bien visibles de ellos, en las alteraciones localizadas de los reticulares trazados viarios y en la irregularidad de formas y tamaños de las manzanas trabajosamente incluidas. Especialmente problemático en ese sentido fue el desarrollo del ensanche de Barcelona, a medida que la urbanización se extendía y llegaba a los pueblos del Llano. Muchos de éstos eran de reciente formación industrial, con frecuencia desarrollados sin ningún control sobre mínimas preexistencias históricas, y todos ellos sin autonomía municipal hasta bien entrado el siglo XIX, a partir de la Ley de Ayuntamientos de 1836, ya que inicialmente, todo el territorio era término municipal de Barcelona. El problema que ello planteó para el desarrollo del ensanche, aparte del de las difíciles conexiones, es que ni ellos tenían capacidad económi-

ca para desarrollar la urbanización, ni el ayuntamiento de Barcelona, capacidad jurídica para imponérsela.

La situación no se pudo resolver hasta que en 1897 fueron agregados al ayuntamiento de Barcelona los municipios de Gracia, de intensa tradición obrera, lleno de talleres artesanos y de «vapores» o fábricas, Sant Martí de Provençals, que llegó a tener más de 54.000 habitantes al finalizar el siglo y estaba tan industrializado como la propia Barcelona, San Andrés de Palomar, especializada en industria harinera, San Gervasio de Cassoles, de carácter residencial, con «torres» de burgueses y residencias de magnates, Sants, que tenía estación de ferrocarril desde 1855 y acogió las instalaciones de La España Industrial, y Las Corts, cuyo desarrollo industrial se había apoyado en la gran fábrica Batlló a partir de 1867.

La integración así conseguida, de los pueblos del Llano, abrió las puertas al gran desarrollo del ensanche barcelonés como una realidad urbana nueva y unificadora, a pesar de esas pequeñas alteraciones locales, producidas por la incrustación de las partes preexistentes que no llegaron a desaparecer. La ocupación edificatoria se hizo de modo repartido, iniciándose a partir de la plaza de Cataluña, hacia el norte, siguiendo el paseo de Gracia. En 1891 había ya un conjunto de unas sesenta manzanas ocupadas a ambos lados de ese paseo. Otras áreas de fuerte crecimiento fueron Sants, al oeste, y Sant Martí des Provençals, al nordeste. En cualquier caso, el proceso de ocupación fue bastante largo, de modo que aún en los años treinta del siglo siguiente quedaban amplias áreas vacías, en las que ni siquiera había urbanización<sup>6</sup>.

En el caso de Bilbao, cuyo ensanche había requerido la anexión del municipio de Abando en 1870, hubo una etapa de rápido desarrollo hasta finales de siglo, lentificándose después, hasta los años veinte del siguiente, para acabar llenándose en los treinta. Esta lentitud, dado el crecimiento demográfico que tuvo mientras tanto la ciudad, sólo podía significar un fuerte crecimiento suburbial, que en Bilbao adquirió caracteres dramáticos de hacinamiento y miseria.

El caso de Gijón es interesante por la proporción superficial entre los dos procesos de producción de ciudad. A partir de 1880 apareció una amplia corona de parcelaciones para vivienda modesta, alrededor del ensanche y en torno a las vías principales de acceso a la ciudad, cuyo conjunto superaba con mucho en superficie, antes de fin de siglo, la extensión de éste.

## 8. EL PROBLEMA DE LA VIVIENDA OBRERA

Y es que se estaba asistiendo a la aparición de un fenómeno nuevo, o al menos a una dimensión nueva de él: la posibilidad de que un suelo próximo a la ciudad, pero externo a las áreas oficialmente edificables, se cargase de expectativas, al hacerse susceptible de edificación, de modo que su valor de uso (agrícola, en función de su productividad) quedase muy por debajo del nuevo valor de cambio que le otorgaba la demanda de edificación. Así es cómo los propietarios de ese suelo exterior, en principio no edificable, descubren la posibilidad de su ventajosa comercialización y aparece la respuesta (fuera de sistema) a la demanda para vivienda modesta,

<sup>6</sup> Pere Gabriel, «Espacio urbano y articulación política popular en Barcelona, 1890-1920», en *Las ciudades en la modernización de España*, Madrid, 1992.

que adquirirá una enorme importancia en todas las ciudades dinámicas a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y primera del XX.

Esta era, en efecto, la que habíamos llamado insuficiencia de los ensanches. El crecimiento de las ciudades se producía, en gran medida, al margen de la fórmula arbitrada para atenderlo. En la última parte del siglo XIX, la importancia cuantitativa del problema de la vivienda modesta, la ausencia de soluciones, la debilidad del debate al respecto y la inhibición administrativa manifestaban toda la gravedad de la imprevisión, o mejor dicho, de la falta de preparación ante algo nuevo. Esos conjuntos suburbanos que estaban proliferando en la periferia, eran la mitad de la ciudad dual, producto de la industrialización. Una realidad que ya era conocida de referencia, puesto que había aparecido mucho antes en las naciones europeas más avanzadas en el proceso, pero que ahora se hacía presente también aquí. Lo malo era que, aunque se mirase a esas naciones, y a los debates que el tema había empezado a generar, no parecía haber una clara respuesta por parte del sistema liberal que, tan trabajosamente y a imitación de toda Europa, estaba construyéndose en España.

Y como había ocurrido allí, esa aludida dualidad física, manifestada con tanta claridad en dos realidades morfológicamente muy distintas y bien separadas espacialmente, correspondía a una dualidad social que, más allá de preocupaciones humanitarias, de consideraciones morales y de planteamientos éticos, planteaba problemas inquietantes para la propia supervivencia del sistema. Porque sus precarias condiciones de habitabilidad hacían de esos suburbios focos endémicos de enfermedades contagiosas, extensibles a toda la ciudad, y focos también de disconformidad social y de activismo político beligerante, también extensible.

Algunas experiencias externas eran conocidas, como las *cités ouvrières* de Mulhouse, realizadas en Francia ya en los años treinta, bien estudiadas por Cerdá, y también otras que habían aparecido en Inglaterra, Bélgica y Alemania. Y por escritos posteriores de Joaquín Costa, que estudió más tarde el tema, sabemos que existía alguna experiencia aislada en España, realizada por algún fabricante para sus obreros. A partir de 1879 existía, además, una fuente de información completa al respecto, que era el libro del arquitecto que había construido Mulhouse, sobre la situación de las «habitations ouvrières en tous pays»<sup>7</sup>.

Y desde luego, propuestas no habían faltado, al menos desde mediados de siglo. Mesonero Romanos las había hecho para la periferia de Madrid, en su Proyecto de Mejoras de 1846<sup>8</sup>, proponiendo la formación de arrabales o burgos extramuros. Fernández de los Ríos había propuesto la creación de un ferrocarril de circunvalación por el límite del ensanche, para conectar entre sí y con la ciudad los barrios obreros en formación espontánea y organizar la aparición de los nuevos, idea que, como ha indicado Miguel Ángel Maure, bien puede ser el antecedente directo de la posterior propuesta de Arturo Soria<sup>9</sup>. Pero, además, había planteado con suficiente fuerza la creación de una sociedad constructora de viviendas modestas, como para que la idea sobreviviese al periodo revolucionario, en el que había estado dentro del ayuntamiento madrileño, de modo que el siguiente ayuntamiento mantuvo la iniciativa y apareció, en 1869, la Constructora Benéfica, que planteó la construcción de cuatro

<sup>7</sup> Emile Muller y E. Cacheux, *Les habitations ouvrières en tous pays. Situation en 1878*, París, 1879.

<sup>8</sup> Ramón de Mesonero Romanos, *Proyecto de mejoras generales de Madrid, presentado al Excelentísimo Ayuntamiento Constitucional por el regidor del mismo D. Ramón de Mesonero Romanos*, Madrid, 1846.

<sup>9</sup> Miguel Ángel Maure, *La Ciudad Lineal de Arturo Soria*, Madrid, 1991.

barriadas de cien viviendas cada una, de las que sólo se inició una, que acabó con el fracaso de la falta de preparación municipal. Y Castro, en el inicial proyecto, había incluido sectores para barrios obreros y vivienda modesta entre las previsiones de desarrollo del ensanche de Madrid, al mismo tiempo que se desarrollaba la construcción del propio ensanche con el tipo característico de edificio de estratificación social vertical, con las viviendas modestas bajo cubierta, sin ascensor.

En los años setenta y ochenta, varios intentos habían visto la luz en diversas ciudades, más desde la creación de sociedades constructoras cooperativas, que desde los planteamientos filantrópicos que habían acompañado a experiencias previas en diversos países europeos, aunque el nombre de alguna de ellas haga pensar lo contrario, como en el caso de la Asociación de Amigos de los Pobres, creada entonces en Sevilla, frente a la apariencia más empresarial de la Compañía Anónima de Barrios Obreros de Valencia.

Verdaderamente lúcida es, en 1877, la aportación reflexiva del reformista valenciano Rafael Sociats, quien en su libro *La indigencia en las ciudades y su mejoramiento por la beneficencia pública*, plantea la cuestión clave que tardará mucho en ser generalmente asumida: no le es posible al capital privado resolver el problema de la vivienda obrera, porque es un producto que no remunera, por falta de capacidad económica del destinatario. Por tanto, sólo es planteable la ayuda estatal o administrativa.

Y la Administración empieza a preocuparse en esa década de los ochenta. En 1883 se crea la Comisión para el estudio de la mejora de la clase obrera (Comisión Moret), que marca el principio del proceso que llevará a la intervención del Estado en esta cuestión. En 1890 otra comisión debe proponer medios para mejorar la condición de las clases trabajadoras, con especial referencia a la cuestión de la vivienda. Y en 1892 una nueva Comisión informará sobre el estado de la cuestión. Pero lo cierto es que el siglo se cierra con una total incapacidad para abordar el problema.

Lo poco concreto que cabe reseñar al respecto es la aparición de algunas otras iniciativas privadas y oficiales de corto alcance real, a imitación también de lo que se hacía en otros países en relación con el alojamiento obrero, pero sólo en relación con la producción de edificios especializados de bajo coste. Es toda una revelación el hecho de que, a pesar del patrocinio y de las subvenciones de distintos miembros de la familia real, del ayuntamiento de Madrid, del Banco de España y de otras entidades, así como de las exenciones de impuestos por parte del Ministerio de Hacienda, las sociedades que actuaban en Madrid sólo llegasen a construir algunas casas, precisamente en la calle de la Caridad.

Más importancia tiene el hecho de que el tema fue objeto de debate en el Primer Congreso Nacional de Arquitectos, celebrado en Madrid en 1881, en el cual se expusieron opiniones encontradas, pero mayoritariamente contrarias a la formación de barriadas especializadas. Dominaba una actitud paternalista que defendía la convivencia en superposición vertical, de las diferentes clases sociales, con los obreros en los sotabancos o viviendas bajo cubierta, por encima de cornisa, porque los barrios obreros eran vistos, por una parte, como «un peligro para la clase obrera y un foco de infección para el resto de la ciudad», y, por otra, como «baluartes del desorden y fuentes de discordia». Otra actitud minoritaria planteaba, en cambio, la necesidad de investigar el tema tanto urbanística como tipológicamente, como fragmentos de ciudad, dedicados a la construcción de «agrupaciones de casas modestas para una sola familia». Su más entusiasta defensor era el arquitecto Mariano Belmás, que había estudiado el tema en Inglaterra (de ahí probablemente su adhesión al tipo de

vivienda unifamiliar de propiedad privada, con huerta y jardín) y desarrollaba una innovadora reflexión sobre modelos de vivienda modesta, al mismo tiempo que militaba en los movimientos higienistas conectados con diversos países de Europa, patrocinando la creación de la Sociedad Española de Higiene, que se fundó precisamente ese mismo año 1881<sup>10</sup>. Y sería por entonces, seguramente, cuando Belmás entrase en contacto con Arturo Soria, convirtiéndose en uno de sus grandes colaboradores y autor de la primera edificación que se hiciese en la Ciudad Lineal de Madrid. Las concordancias entre el pensamiento de ambos fueron evidentes en bastantes puntos (la revista *La Ciudad Lineal* era, en primer lugar, una revista de «higiene»), aunque su relación acabó tormentosamente. Y es que, aunque ambos coincidiesen en aquello de que «cada familia en una casa y en cada casa una huerta y un jardín», Soria no era partidario de las barriadas obreras, de las que pensaba que eran «almacenes de miseria, fábricas de odio y depósito de toda suerte de ideas explosivas y de sentimientos peligrosos en el presente y en el porvenir», y en cambio, planteaba una variante de la convivencia de pobres y ricos, «no atados en una misma escalera y superpuestos», sino colocados horizontalmente en relación a la gran calle central de su ciudad, ya que las parcelas estarían «destinadas a los ricos en la fachada paralela a la vía; a las fortunas modestas en las fachadas de las calles transversales; a las demás clases de la sociedad en la parte más lejana de la vía»<sup>11</sup>.

## 9. LA EXPOSICIÓN UNIVERSAL DE BARCELONA

Un episodio urbanístico de gran importancia para la ciudad había contribuido a dinamizar la ocupación del ensanche de Barcelona, aunque inicialmente se planteó como una operación de reorganización de la ciudad existente, fue la Exposición Universal de 1888, que se montó en los terrenos que había dejado libres la demolición de la Ciudadela y sus amplias murallas, que habían sido cedidos por el Gobierno a la ciudad para la construcción de un parque público.

La idea de celebrar en Barcelona una de esas exposiciones universales que, con sede en diversas ciudades europeas y americanas, desde la de Londres en 1851, venían siendo escaparates mundiales de la modernización, se empezó a gestar en 1886. Encontró apoyo del Gobierno y entusiasta dedicación local, que a través del famoso alcalde Rius i Taulet, quiso aprovechar la oportunidad de hacer de Barcelona la gran ciudad del Mediterráneo, escaparate brillante de la industrial Cataluña. Tal objetivo sirvió para desarrollar, en efecto, una importante labor de acondicionamiento de la ciudad, que iba mucho más allá de los límites de la propia Exposición. Y así, mientras se procedía al replanteo de ésta, se llenaba de árboles el parque de la Ciudadela y se construían los edificios, se acometieron reformas urbanas tan importantes como la construcción del paseo de Colón, con su monumento, la urbanización de la falda de Montjuïc, la de la rambla de Cataluña, se acometió la construcción de varios mercados y de jardines públicos, y se aceleró la urbanización del ensanche, abriéndose las grandes calles que lo llevaron hasta sus extremos.

<sup>10</sup> *Sesiones del Congreso Nacional de Arquitectos*, Madrid, 1883.

<sup>11</sup> Arturo Soria y Mata, «Conferencia dada en el Ateneo de Madrid por don Arturo Soria y Mata el día 14 de mayo de 1894, acerca de la nueva arquitectura de las ciudades».

El centro de la antigua Ciudadela era el centro de la Exposición. Contaba con pabellones de artes, ciencias y tecnología y con un viaducto de hierro que, por encima del ferrocarril, comunicaba con un casino y un muelle que se adentraba en el mar. De la organización general queda abundante iconografía y algunos singulares edificios conservados desde entonces, que enriquecen el paisaje urbano de la ciudad actual.

La exposición representó un considerable impulso para el desarrollo de la ciudad y, en concreto, para la urbanización y edificación del ensanche, consolidando finalmente la incorporación a los pueblos del llano.

## 10. EL TRANSPORTE URBANO

Hay otro aspecto importante a considerar en este momento, sin el que no puede entenderse el funcionamiento de la nueva realidad urbana que se estaba produciendo, con una extensión superficial mucho mayor que la existente a principios del siglo. Es la aparición y desarrollo del transporte colectivo interno, que las reducidas dimensiones anteriores no habían hecho necesario.

Al principio se trataba sólo de servicios irregulares de carruajes, semejantes a las diligencias del transporte interurbano, tirados por caballerías, que partían de lugares convenidos cuando estaban llenos y hacían recorridos urbanos con paradas discrecionales.

Fue entonces cuando hicieron su aparición los tranvías, que incorporaron el deslizamiento sobre raíles metálicos. Se trataba de carromatos provistos de asientos, tirados por caballos o mulas, transportando pasajeros de un punto a otro de la ciudad. Para las distancias más largas se utilizó en algunos casos la tracción a vapor. Sólo a finales de siglo empezaría la electrificación, iniciada en Madrid en 1898, gracias a la fábrica que, en medio de la ciudad, movía a vapor un conjunto de dinamos generadoras.

Las concesiones iniciales estuvieron relacionadas con el área británica, pues habían sido empresas inglesas las que más habían ensayado ya el nuevo medio de locomoción urbana. De ahí viene su nombre, castellanización de *tram-way* en *tram via* (femenino), que derivó pronto en *tranvía* (masculino).

Ya en 1865 se había presentado sin consecuencias, la primera solicitud de concesión para construir y cubrir dos líneas en Madrid, y en 1869 se efectuó la primera concesión de una que iba a unir con el centro los barrios de Salamanca, Argüelles y Pozas (que estaban entonces en construcción). Fue llevada a cabo por la W. Morris and Company de Londres, e inaugurada por el ayuntamiento republicano en 1871, con vistosos coches de dos pisos (el superior descubierto), comunicados por escaleras externas de caracol. Desarrollaba una velocidad de 12 km por hora. Pronto hubo coches cerrados para invierno y coches abiertos, «jardineras», para verano, abandonándose los de dos pisos.

En 1881 «The Madrid Street Tramway» inauguró la larga línea que recorría el paseo de la Castellana, desde Recoletos hasta el lugar que ocupaba entonces el Hipódromo, y en 1891 «The Tramways Union Company Limited», puso en uso otra. Pero también eran empresas españolas las que fueron llenando de líneas las calles de Madrid y uniendo la ciudad con los núcleos periféricos, como Carabanchel, adonde llegó el tranvía en 1877, prolongándose hasta Leganés con máquina de vapor, que fue electrificada en 1901; a Ventas llegó en 1882, y a La Guindalera y a La Prosperidad, en 1893.

Con el tranvía convivía en Madrid el servicio de ómnibus, similar al tranvía pero sin raíles, cuyas líneas iban desde la Puerta del Sol hasta las barriadas extremas, como Ventas, Tetuán, Vallecas y Chamberí.

En ese Madrid se estaba desarrollando entonces la actividad empresarial de Arturo Soria, que en 1876 había concebido la estratégica línea de Estaciones y Mercados, que funcionó a partir del año siguiente transportando mercancías y pasajeros entre los mercados y las estaciones de ferrocarril. En 1892 consiguió la concesión de un ferrocarril-tranvía de circunvalación, con la intención de unir por una vía anular, los pueblos de la periferia de Madrid, con una penetración desde ella hasta el paseo del Prado. Y este tranvía, para cuya construcción creó en 1894 la Compañía Madrileña de Urbanización, fue el eje de La Ciudad Lineal, una singularísima empresa urbanística que empezó a desarrollar poco después, y de la que nos ocuparemos enseguida.

Otras ciudades españolas tuvieron pronto tranvías que hicieron posible el desarrollo espacial de las mismas. En Barcelona, donde el transporte público urbano se había anticipado desde 1859, con dos líneas regulares de coches de caballos, funcionaba en 1872 el tranvía a Gracia, en 1875 el de Sants y en 1884 el de circunvalación, que daba la vuelta a la ciudad antigua, todos ellos de tracción animal. En 1877 el de San Andrés funcionaba con máquina de vapor. En 1899 quedó electrificado el de Gracia y poco después lo fue también el de circunvalación, cuando ya la ciudad estaba surcada de abundantes líneas que hacían posible los desplazamientos por el Llano en urbanización.

Pero igual que había ocurrido con el ferrocarril, también en Cuba se habían adelantado los tranvías de forma sorprendente. Ya en 1837 circulaba por La Habana el primer tranvía tirado por caballos, conviviendo hasta 1900 con «la cucaracha», que era de vapor. Con el siglo nuevo empezó la electrificación.

## 11. ARTURO SORIA

La figura de Arturo Soria y Mata merece un lugar destacado en la historia del urbanismo español, por su activa presencia urbanizadora, que contribuyó a la configuración física de Madrid, pero, sobre todo, por su original y certera propuesta teórica de una forma de organización del desarrollo urbano, deducida de la importancia que estaban adquiriendo la circulación y el transporte público en la configuración de la ciudad moderna.

Formulada por él por primera vez, es una notable aportación a la construcción de la cultura urbanística moderna, como hoy se reconoce universalmente, precursora y estimuladora de múltiples reflexiones y reelaboraciones posteriores.

Las manifestaciones de la heterogénea personalidad de este madrileño nacido en 1844, que merecen inevitablemente valoraciones muy dispares, nos sitúan ante un personaje de gran capacidad inventiva, fundamentalmente autodidacta, al que faltó una formación disciplinada, que sustituyó con la intuición. La comparación con el rigor del pensamiento de Cerdá es inevitable, sobre todo para lamentar el vergonzoso incidente biográfico, que tan injustamente cortó su intento de ingreso en la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> El suceso está referido en la biografía de Arturo Soria, publicada en el número de enero de 1921 de la revista *La Ciudad Lineal*. Un miembro del tribunal, despedido por haber mostrado el joven aspirante saber más que él, rompió la unanimidad requerida en convocatoria única.



Dejando aparte sus retóricas manifestaciones políticas, sus desconcertantes posiciones ideológicas<sup>13</sup>, sus ingeniosos inventos técnicos, su pedestre «filosofía barata», sus interesantes descubrimientos geométricos y sus curiosas (a veces pintorescas) concepciones filosófico-matemáticas<sup>14</sup>, interesa considerar aquí su aportación general a la teoría urbanística moderna, y sus planteamientos concretos para Madrid. A nada de ello es ajena su experiencia como empresario de tranvías, a partir de la cual intuyó y maduró una idea de ciudad, que descansaba en la visión del transporte como agente de estructuración espacial.

Pero como dejó Soria una considerable obra escrita de carácter más o menos filosófico, a la que confusamente se hacen frecuentes alusiones sin justificar, extrayendo párrafos sin contexto, cuando se buscan los orígenes de su gran contribución a la teoría urbanística, parece obligado plantear si existen relaciones entre tal actividad filosófica y la propuesta urbanística, antes de entrar a examinar las características de ésta. Porque en no pocas ocasiones se ha hablado de la importancia, complejidad, riqueza y amplitud de un pensamiento urbanístico que iría más allá de la idea por la que se le conoce, y se han deslizado alusiones a la «geometría pitagórica subyacente», al «organicismo biológico» y a sus concepciones sociales, apoyándose superficialmente en algunas expresiones de sus heterogéneos escritos, insinuando que un mejor estudio de ese pensamiento podría explicar o aclarar tanto la génesis y justificación de su idea general de ciudad como las razones de sus acciones concretas sobre Madrid.

Por eso, y por la confusión que ello crea, es importante aclarar a este respecto que un examen sistemático de los escritos de Soria no avala la existencia de tales relaciones, y difícilmente la de un pensamiento urbanístico muy elaborado. En primer lugar, porque no existe un único pensamiento filosófico de Soria, coherente y unitario, del que formen parte las ideas urbanísticas o se inserten armónicamente en él, o se deriven de él. Hay, sí, una cosmovisión que trata de conciliar una síntesis pitagórico evolucionista, contenida en escritos que no tienen relación alguna con las ideas urbanísticas, a pesar de ser cronológicamente coincidentes con la formulación de éstas. Hay también, por otra parte, una visión de la historia y de la sociedad, en clave determinista y naturalista, basada en el concepto de evolución natural tomado de la biología. Y hay, además, una actitud ideológica conservadora en relación con el problema del suelo, enlazada directamente con todos los movimientos reformistas pequeño burgueses, que, desde Proudhon, preconizaban el acceso del proletariado a la propiedad de la tierra.

Pero la idea urbanística no aparece en esa obra filosófica a la que, según propia confesión, su autor dedicó su mayor esfuerzo y estimaba como lo más importante

---

<sup>13</sup> En su libro *El progreso indefinido* (Madrid, 1898) pueden leerse muchas cosas por el estilo de esta muestra: «Establezcamos primero la supremacía de la raza blanca sobre todas las demás, franca y virilmente, por la fuerza bruta si es preciso para la legítima defensa, sin romanticismos socialistas ni hipocresías democráticas, y que después luchen los blancos entre sí. ¿No caben holgadamente sobre nuestro globo más de 6.000 millones de habitantes, por ejemplo? Pues es justo y natural que estos 6.000 millones de hombres sean blancos, y que al llegar el trance doloroso de que un individuo de la humanidad tenga que desaparecer por falta de asiento en el festín de la vida, que el que se marche sea negro o sea amarillo o mestizo, nunca el blanco que representa la perfección superior, el último término de la evolución producido por las infinitas combinaciones de las fuerzas de la naturaleza. Para todas las razas, justicia. Para la raza blanca, pan y justicia.»

<sup>14</sup> Arturo Soria y Puig, «Semblanza de Arturo Soria y Mata», en *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, Madrid, 1968.

de su vida. Surge como un hallazgo independiente, que parece llegar por camino propio, al margen de toda la otra elaboración filosófica. Es enunciada inicialmente en forma muy elemental, y se va desarrollando luego algo más, en forma de modelo de ciudad nueva, alternativa de la ciudad del pasado. Y este modelo tiene su propia teorización, más bien somera y expeditiva, para la justificación de sus excelencias funcionales y sociales, que están basadas en la eficacia de la locomoción y en un higienismo naturalista, que conduce a la disolución del espacio urbano y a la atomización de la edificación.

Sólo escasa y marginalmente se puede encontrar una adopción, que parece claramente realizada a posteriori, de un intento explicativo, a través de una pretendida base científica, en el que se trata de encontrar apoyo para la validación del modelo urbano anteriormente inventado. Y para ello se utiliza, en forma más bien rudimentaria, un organicismo de raíz spenceriana, que aparece en las analogías utilizadas a veces por Soria, y con frecuencia exhumadas por sus comentaristas, según las cuales, la ciudad lineal es un organismo vertebrado superior, dotado del «plano de simetría, de sexualidad y de progresión que caracteriza la superioridad de las formas animales sobre las vegetales»<sup>15</sup>.

No, no hay nada en sus escritos filosófico-matemáticos más ambiciosos, y poco en otros escritos menores, que explique o fundamente las ideas urbanísticas de Arturo Soria, y ni siquiera puede decirse que exista claramente, como también se ha pretendido, una profunda reflexión sobre la realidad urbana de Madrid, sus problemas y la forma de organizar su tratamiento. Y ello, que es patente en la ausencia de una reflexión escrita suficientemente desarrollada, se muestra también en la forma contradictoria en que se plantean sus propuestas y su actividad urbanizadora. Seguro que había muchas razones para no acometer en Madrid el desarrollo de la Ciudad Lineal en forma radial, partiendo de la ciudad hacia fuera, tal como había propuesto inicialmente y correspondía a la teoría. Y seguramente las habría para acometer ese desarrollo en forma de circunvalación, como hizo. Pero no deja de ser extraño que no haya una palabra que justifique y explique el cambio, y por qué la Ciudad Lineal de Madrid no responde a la forma de la teoría general.

## 12. LA CIUDAD LINEAL COMO MODELO DE CIUDAD

La idea inicial de la Ciudad Lineal apareció en 1882, en un artículo periodístico de los que por entonces publicaba regularmente Arturo Soria sobre temas de Madrid, junto con el seguimiento de las estadísticas de accidentes de circulación en la ciudad. Después se fue enriqueciendo y desarrollando en nuevos artículos, conferencias y opúsculos ilustrados, en los que se publicaron esos esquemas gráficos explicativos de la idea, que hoy son famosos en el mundo entero y aparecen en todas las historias del urbanismo.

Se trataba de una propuesta teórica, de supuesta aplicación universal, con las correspondientes adaptaciones casuísticas locales. Esencialmente, la organización de la ciudad moderna debía descansar sobre la linealidad que impone el eje del transporte colectivo, que aparece como columna vertebral de una banda urbana, desarrolla-

<sup>15</sup> Hilarión González del Castillo, *La Cité Lineaire*, Madrid, 1913.

da a ambos lados de él, con unas características precisas de edificación dispersa de vivienda unifamiliar, de escasa densidad, inmersa en un obligado acompañamiento vegetal. Pues no se trataba sólo de un modelo urbano concebido con atención exclusiva a los aspectos funcionales de la circulación, sino que, por una parte, estaba empapada de las ideas naturalistas e higienistas de la época, y por otra, entroncaba con ideas reformistas que preconizaban la extensión de la propiedad privada de la tierra, como forma de atajar los problemas sociales. Cuando Arturo Soria escribe, todavía no ha aparecido el famoso libro de Ebenezer Howard que marcará la eclosión del movimiento de «la Ciudad Jardín» y desencadenará su exitosa generalización como utopía realizable. Pero ya se han desarrollado en Inglaterra las primeras experiencias de colonias obreras ajardinadas y se ha producido mucha literatura utópico reformista. Y hay ecos de todo ello en las palabras de Soria, cuando dice, por ejemplo, que «La Ciudad Lineal tiende a invertir el movimiento peligroso y anárquico de los campos a las ciudades, causa y origen de la actual agitación de los espíritus, precursora de grandes catástrofes, en el sentido contrario del éxodo de las ciudades a los campos, con todos los refinamientos, las comodidades y las ventajas de la civilización». Porque «la arquitectura racional de las ciudades, al volver a la Naturaleza, menospreciada y prostituida en las grandes urbes, es el germen de un progreso ordenado, de una revolución pacífica y urgente que debe merecer la consideración y el amparo de todos los gobernantes justos y previsores». Y también que «La Ciudad Lineal es la realización, con sentido conservador y con procedimientos conservadores, de la idea de apariencias revolucionarias, de la justa repartición de la tierra»<sup>16</sup>.

Pero al soporte de este contexto cultural en el que se inscribe su propuesta, añade Soria una aportación completamente nueva, con muy lúcida intuición original: la visión de la importancia configuradora del transporte, porque «del problema de la locomoción se derivan todos los demás de la urbanización». Y a partir de ahí se desarrolla la forma de organización espacial y la estructura funcional de la ciudad propuesta, como extensión radial de la ciudad histórica.

La idea no carecía de aliento y ambición. Soria concibe la ciudad lineal como una larga franja urbanizada que va de una a otra de las «ciudades punto» del pasado. El eje sería una calle de 500 metros de anchura, por la que discurrirían varios ferrocarriles y tranvías, a alturas diferentes, a velocidades diferentes, y en número proporcionado a la importancia de la ciudad, que se apreciaría por la longitud y anchura de la calle principal y por su locomoción más activa, o sea, por el número de ferrocarriles y tranvías colocados en su centro.

Una vía en zanja abierta en el suelo, casi subterránea, acogería las velocidades más peligrosas, superiores a 100 kilómetros por hora. Otra vía encima de ésta, al nivel de la calle, para velocidades de 60 a 100 kilómetros, y la otra vía formando el tercer piso, a semejanza de los ferrocarriles elevados de Nueva York o Berlín, para las velocidades de 30 a 60 kilómetros. Amén de otras líneas de tranvías, laterales, circulando con velocidades comprendidas entre 15 y 30 kilómetros por hora, que transportarían viajeros y paquetes por el día y mercancías por la noche.

Esta misma vía múltiple, que estaría amenizada con estanques y jardines, acogería en el subsuelo, en dos zanjas paralelas, a todas las conducciones, «tubos y cables,

<sup>16</sup> «Principios fundamentales de la Ciudad Lineal», aparecen repetidamente incluidos en diversos folletos publicitarios, en la Memoria del ejercicio de la Compañía Madrileña de Urbanización y en diversos números de la revista *La Ciudad Lineal*.

necesarios para la distribución de agua, luz, calor, fuerza y electricidad». Y de modo intermitente, de trecho en trecho, coincidiendo con las estaciones y paradas, se establecería una cadena de «casetas o quioscos», constituyendo centros de localización de servicios públicos como «salones de espera, locutorios del servicio telefónico, centros de vigilancia para los agentes de la autoridad, para los demandaderos y serenos, refugio de los operarios encargados de la recomposición y vigilancia de la vía, casa de socorro provisional en caso de accidentes, depósito de artículos de poco volumen». Y, además, los servicios municipales de incendios, limpieza, sanidad, seguridad y otros.

Alrededor de esa calle central, las calles secundarias, transversales y perpendiculares, formarían manzanas grandes rectangulares, de cuatro a cinco hectáreas, porque la regularidad geométrica permite que «las conducciones de agua, de gas y de electricidad y otros servicios municipales se hacen por medio de piezas o partes rectas, cruzándose en ángulo recto, con más economía, facilidad y perfección que en las ciudades actuales». Y dentro de esas manzanas también quedaría facilitada la división en lotes geométricos de formas simples, dentro de los cuales se dispondría la edificación en «viviendas completamente aisladas y separadas unas de otras por una masa de vegetación», reservándose los grandes espacios centrales de esas manzanas para «todos edificios de carácter colectivo, fábricas, almacenes, mercados, cuarteles, iglesias, teatros, establecimientos benéficos, museos, colegios, etcétera [...] cuando no sean precisas manzanas enteras para universidades, cuarteles, fábricas, mercados, bazares, parques de diversiones u órganos varios del organismo urbano». Y en cuanto a las propias viviendas, ya ha quedado señalado antes, que se disponían en bandas de importancia y cualidad descendentes desde el eje a la periferia, de modo que las de los ricos estaban en el centro lineal de la ciudad y las de los pobres en los bordes de ésta.

Y junto con la forma y organización de la ciudad, aparece la previsión de su inserción en el territorio. Porque «la nueva arquitectura racional de las ciudades higiénicas no puede pasar del pensamiento al plano y de éste a la vida real, cristalizando en hechos visibles y tangibles, sin adaptarse al medio ambiente creado por la geografía y por la historia». Y por eso, la convivencia de las ciudades puntos del pasado con las ciudades lineales del porvenir se puede organizar armoniosamente en el territorio, «uniendo entre sí las ciudades puntos por medio de ciudades lineales, formando así con el tiempo en cada país, una vasta red de triangulaciones en las que la superficie de cada triángulo urbano formado por los vértices de las ciudades antiguas y los lados de las ciudades nuevas se dedicará a las explotaciones agrícolas e industriales»<sup>17</sup>.

Así pues, se puede resumir que la aportación teórica fundamental de Soria, que es el principio abstracto de la linealidad del transporte como estructurador del espacio urbano, se presenta unida en su modelo, a una forma concreta de ciudad, la de la edificación diluida en la vegetación, configurada de acuerdo con las fuertes corrientes higienistas y naturalistas del momento, porque, como llegará a decir él mismo, «La Ciudad Lineal es una Ciudad Jardín»<sup>18</sup>. Y si este segundo aspecto de su propuesta le sitúa en su dimensión de animador de una innovadora operación urbanizadora, muy dentro de su época, es el otro aspecto, el de la formulación abstracta, el que le sitúa, sin ninguna duda, como figura del pensamiento urbanístico universal, como prime-

<sup>17</sup> *Ídem*.

<sup>18</sup> Arturo Soria y Mata, «Siglo nuevo, vida nueva», *La Ciudad Lineal*, enero de 1901.

ro y lúcido enunciador de un principio teórico que trasciende completamente los límites en que fue formulado por él, como se ha visto después, en las numerosas ocasiones en que ha sido reformulado por la teoría y práctica urbanísticas posteriores.

### 13. LA CIUDAD LINEAL DE MADRID

Pero Arturo Soria no se iba a quedar en las ideas. Como ya hemos visto, dirigía la línea de tranvías de Estaciones y Mercados de Madrid. Y en 1892 había conseguido la concesión del «Ferrocarril Tranvía de Circunvalación de Madrid a Canillas, Hortaleza, Fuencarral, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde, Carabanchel y Pozuelo», para cuya construcción fundó en 1894 la Compañía Madrileña de Urbanización (C. M. U.), entre cuyos estatutos figura una relación de objetivos, uno de los cuales es «el establecimiento y la explotación de ciudades lineales».

Armado con esta concesión, Soria se lanza a construir una cinta urbana de 50 kilómetros de longitud, que daría la vuelta a Madrid uniendo los pueblos de la periferia, distantes entonces de la ciudad. Empezando por Chamartín, al nordeste, llegaría a Pozuelo, al noroeste. Se trataba de construir barriadas, a lo largo de la vía, «formadas por casas de campo o de recreo, como tienen en crecido número todas las grandes capitales; por casas para obreros, en condiciones higiénicas y de baratura imposible en el casco de la población; por todas las fábricas y establecimientos insalubres en la capital, y que dejarían de serlo por el mero hecho de disponer de más espacio, luz y aire que en la actualidad»<sup>19</sup>.

Inicialmente, proponiendo la solución de Madrid, Soria había hablado de seis ciudades lineales que, radialmente, salieran de la ciudad en dirección a algunos de esos pueblos<sup>20</sup>. Pero (como señalábamos anteriormente), diez años más tarde, sin explicaciones, la idea se ha transformado en una envolvente que va a unirlos. Las «ciudades punto» de la ambiciosa teoría, ¿son ahora esos pequeños pueblos, en esta versión a escala reducida, incurvada sobre sí misma, girando alrededor de la verdadera «ciudad punto» del pasado? Ninguna explicación a este cambio de disposición espacial en relación con la ciudad, claramente contradictorio con la teoría general y con la primera solución propuesta para Madrid, que parece responder más bien a una sencilla estrategia de promoción inmobiliaria. Así, cuando se habla de la grandeza de la visión de ordenación territorial de Soria, ésta queda patente en la idea de la triangulación del territorio, expresada en la teoría general, tal como efectivamente la recogió y desarrolló la cultura urbanística posterior. Pero no se explica de qué modo se relaciona con la experiencia madrileña. Y ese anillo de circunvalación ¿de qué modo interactuaba con las vías radiales, carreteras y ferrocarriles, que conectaban a Madrid con el resto del territorio nacional, que ya entonces eran una importante realidad física? ¿Qué pasaba con las intersecciones?

Como fundador y director de la nueva sociedad, Soria le imprimió un carácter peculiar por el régimen de transparencia con que la conducía, manteniendo constante información de sus actividades para los accionistas y el público en general. De ahí nació la necesidad de una publicación periódica que fue *La Ciudad Lineal, Revista de Higiene, Agricultura, Ingeniería y Urbanización*, fundada en 1896, reconocida hoy por

<sup>19</sup> Ferrocarril-tranvía de circunvalación, Madrid, 1892.

<sup>20</sup> Arturo Soria y Mata, «Madrid remendado y Madrid nuevo», *El Progreso*, 6 de marzo de 1882.

toda la historiografía como la primera revista de urbanismo del mundo, cuyas páginas son la fuente directa que permite seguir con todo detalle la construcción real de la experiencia madrileña, así como una cierta evolución de la idea, no tanto a cargo de Soria, como de alguno de sus seguidores.

El año 1895 fue el de la gran batalla de las adquisiciones de terrenos y el principio del trazado de las calles y manzanas sobre la franja de cinco kilómetros de longitud, adquirida al nordeste de Madrid. Y 1898 es el de la puesta en servicio de los tranvías de unión con la ciudad por ambos extremos: de Cuatro Caminos a Tetuán y de Tetuán a Chamartín, por el norte, y de Ventas al barrio de la Concepción, por el este, ambos de tracción animal. Además, se estaba estudiando un enlace subterráneo, que no llegó a realizarse nunca, de la puerta del Sol a Ventas. Había empezado ya la venta de parcelas y la edificación de las primeras viviendas particulares. En 1999 la C. M. U. puede pagar los terrenos adquiridos a plazos. Comienza la construcción del tendido del ferrocarril central de la Ciudad Lineal. El desarrollo de ésta pertenece al siglo siguiente.

#### 14. PANORAMA DE FIN DE SIGLO

A finales de siglo, la proporción de la población urbana respecto a la total, que en 1877 era del 14,28 por 100, había pasado a ser del 16,84 por 100. Ahora la población total era algo superior a los dieciocho millones y medio de habitantes y seguía muy desigualmente repartida. El territorio mediterráneo, desde Cataluña hasta Andalucía, estaba ocupado por unas cuantas ciudades medias y cinco que sobrepasaban los cien mil habitantes (Barcelona con 533.000, Valencia con 213.550, Sevilla con 148.314, Málaga con 130.109 y Murcia con 111.539). En el resto del territorio nacional apenas había ciudades medias, y ninguna mayor de 100.000 habitantes, excepto Madrid que tenía 539.835 y que, junto con Barcelona, absorbía ya por entonces los principales contingentes migratorios que, en menor escala, acudían también a ciudades de Andalucía occidental.

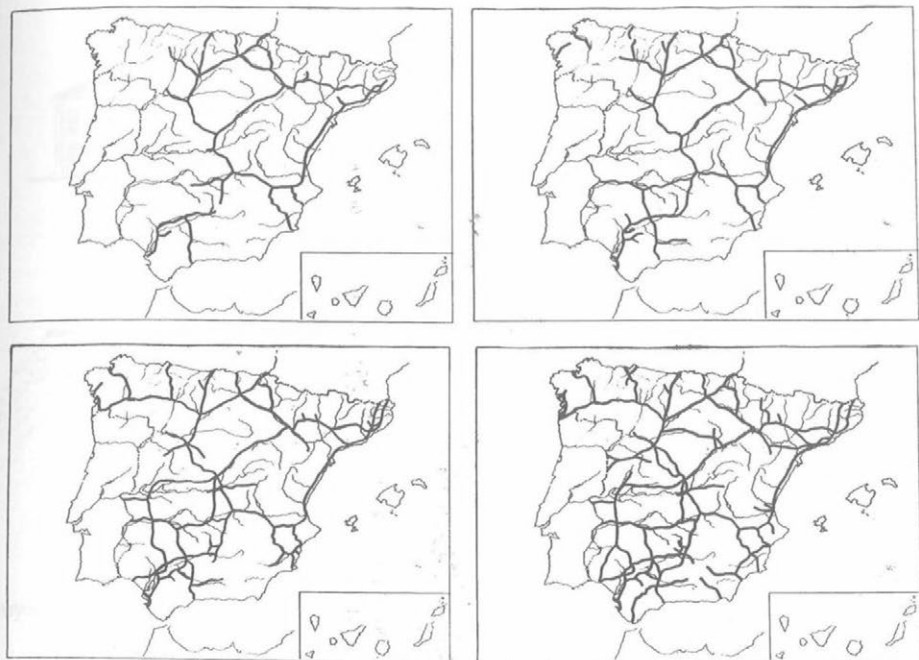
Estos datos de final de siglo permiten identificar unas tendencias que perfilan la distribución espacial de unas áreas de menor nivel de vida y de otras con posibilidades mayores de mejora del mismo. Y se puede ver clara la distinción entre una España urbana en industrialización, donde se concentraba el capital y acudía el proletariado, y otra España agrícola, estancada, distribuida en más de nueve mil municipios, de los cuales la mitad no llegaba a los cinco mil habitantes. Pero es interesante señalar que la primera era bastante reducida respecto a la segunda. A finales del siglo la agricultura generaba aún el 69,6 por 100 de los puestos de trabajo del país, mientras que la industria sólo lo hacía para el 15,8 por 100.

Así pues, las ciudades, enlazadas cada vez más eficazmente por ferrocarril y carretera, potenciadas muchas de ellas por su cualidad de capital de provincia desde 1833, y convertidas en puntos de concentración de industria y de servicios, eran los centros dinámicos de modernización del país, mientras se prolongaba el estancamiento del campo. Aunque bien es verdad que también había notables diferencias entre las propias ciudades, y que, entre éstas, había algunas que sólo por la acumulación de servicios de la capitalidad provincial se distinguían del medio rural en cuanto a esa incorporación a la modernización, y continuaban perezosamente ancladas en el pasado.

Por eso eran también las ciudades más dinámicas, las destinatarias de las migraciones, que habían empezado a ser claramente percibidas desde mediados de siglo,

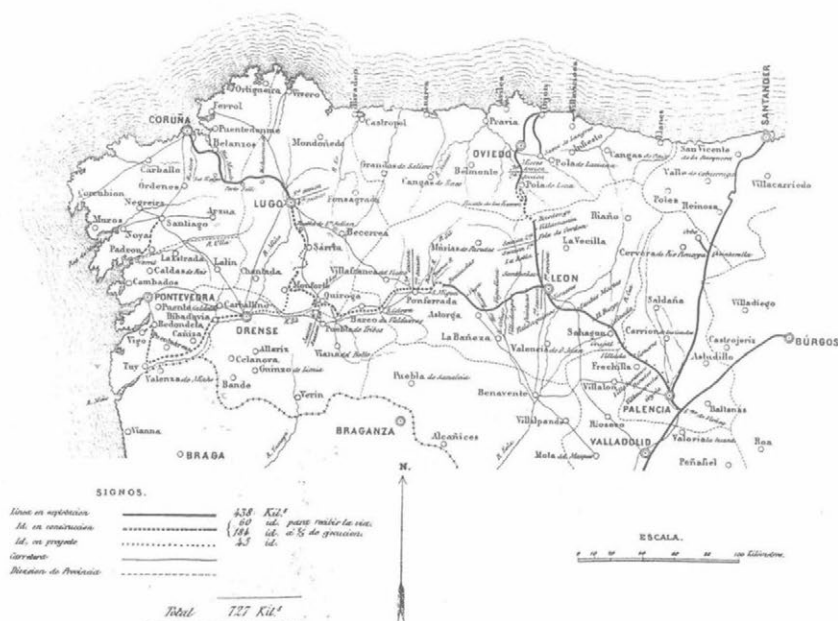
trasvasándoles población desde los medios rurales. Y por eso se había iniciado el proceso de crecimiento espacial sostenido, manifestación física de ese crecimiento demográfico que demandaba nuevas superficies de suelo urbano. Demanda por parte de la emergente burguesía, que necesita nuevos espacios representativos, y demanda por parte de las clases populares (cada vez más numerosas), que no pueden ser acogidas en los espacios interiores tradicionales. Demanda que acaba generando expansiones bien ordenadas, bien urbanizadas y controladas, a donde empiezan a desplazarse las clases acomodadas, porque se trata de un espacio urbano nuevo, moderno, de mayor calidad que el propio centro antiguo, inaccesible a la demanda menos solvente. Por ello, al mismo tiempo, expansiones marginales, incontroladas, inconexas, carentes de urbanización, conjuntos suburbanos de modestísima vivienda, como respuesta a otra demanda para cuya satisfacción no hay todavía respuesta. Porque a lo largo del siglo se ha producido una importante transformación de la sociedad y ya no vale la ciudad del XVIII, por más que se ocupen sus huecos y se acondicione con reformas interiores, incluyendo la utilización de los espacios liberados por las desamortizaciones de los bienes eclesiásticos y la sustitución completa del caserío que se había iniciado ya en la primera mitad del siglo.

Todo ello da lugar a un cambio radical del aspecto de la ciudad. Es ahora una entidad mucho más extensa, discontinua y heterogénea; funcionalmente más compleja, y morfológicamente distinta, porque es diferente la arquitectura doméstica cuantitativamente dominante, y es diferente, la arquitectura de los grandes edificios, dominante visualmente, que ha incorporado formas y tamaños nunca vistos, con la conjunción técnica del hierro y el vidrio. Y además se había ido extendiendo la iluminación nocturna de gas (también la eléctrica en algunos sitios, antes de fin de siglo), que hacía de algunos espacios de la ciudad, con sus brillantes globos blancos, un espectáculo totalmente nuevo. Sí, a finales del siglo XIX, las ciudades españolas, en mayor o menor medida, habían asumido claramente el papel de centros dinámicos de modernización del país.

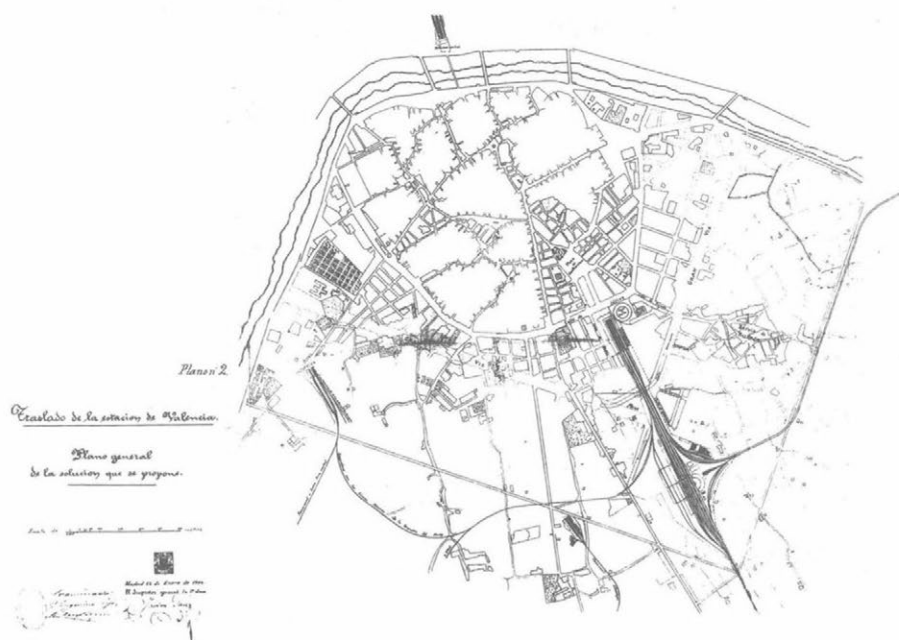


Desarrollo de la red nacional de ferrocarriles: situación en 1865, 1875, 1885 y 1895.





Mapa de 1877, mostrando en detalle la situación de la red de ferrocarriles en el noroeste de España.

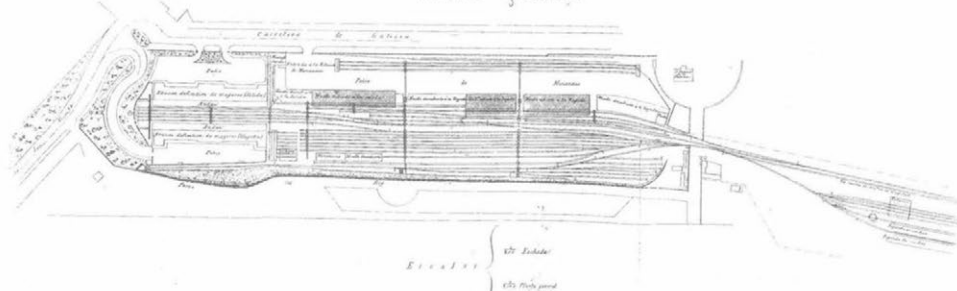


Cuando las estaciones aumentan de importancia, la penetración del ferrocarril en la ciudad crea problemas de funcionamiento que exigen el traslado hacia afuera y la aparición de nuevas estaciones sustituyendo a otras anteriores, con reordenación del entorno urbano. Este plano de 1898 corresponde a un proyecto para emplazar la nueva estación de Valencia.

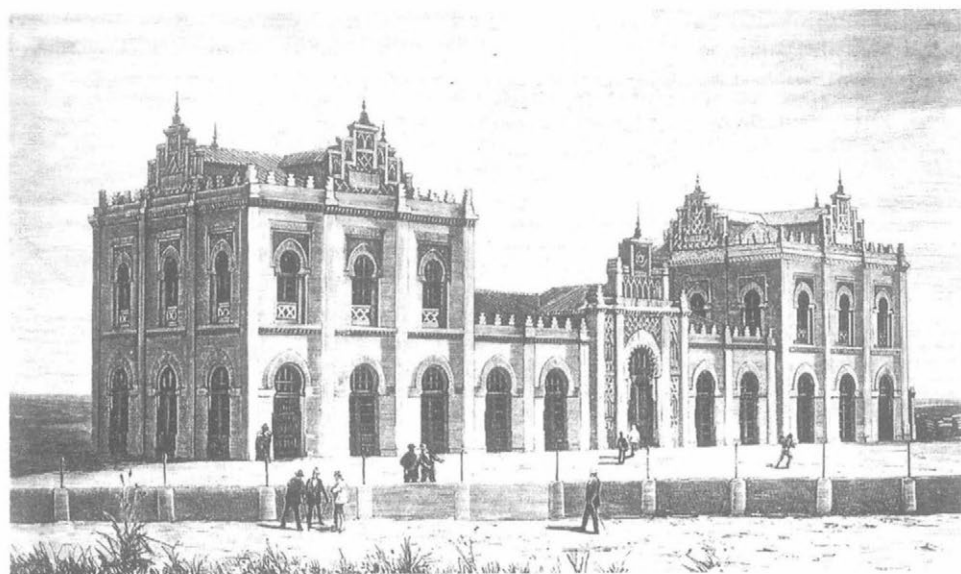
Fachada al patio del edificio de salida



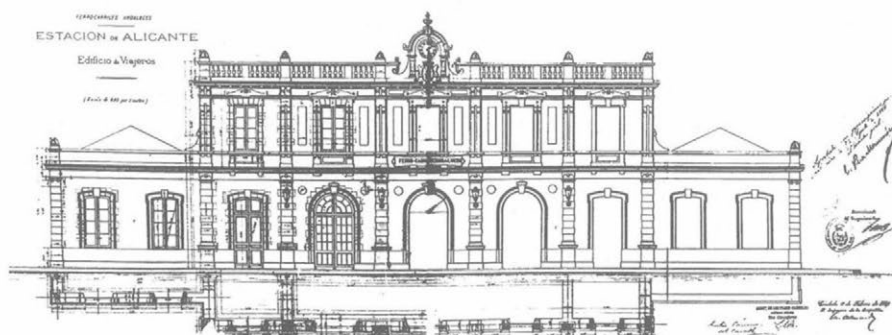
Planta general



Proyecto de la Estación del Norte (Príncipe Pío) de Madrid, localizada desde 1857, pero no construido hasta 1879 el gran edificio representativo.



Vista de la estación de Huelva, de 1881, en la que se adoptó un estilo frecuente en las estaciones andaluzas.



Proyecto para la Estación de Alicante (1885).



Una de las más hermosas obras de la arquitectura de hierro y vidrio, construida con proyecto de Alberto de Palacio en 1888, para sustituir al viejo «embarcadero» de Atocha, de donde había partido en 1851 el primer ferrocarril de Madrid.



El ferrocarril penetraba en zanja en el interior de Barcelona. Carrer d'Aragó.

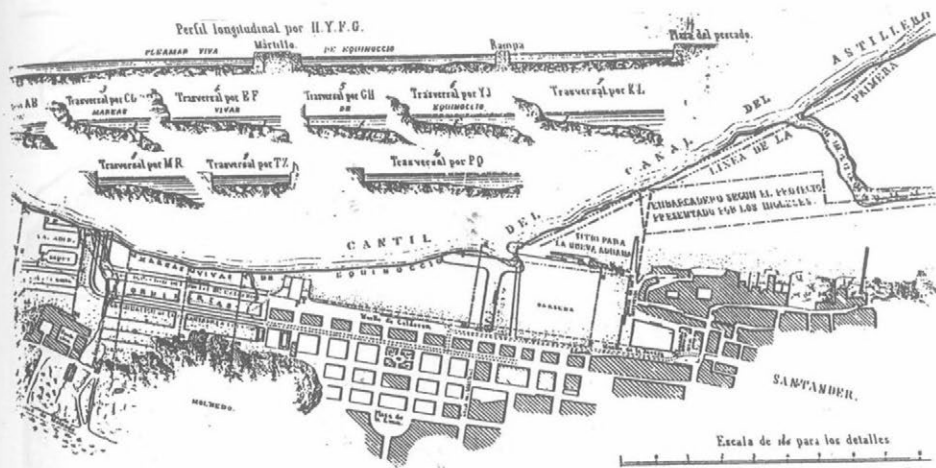




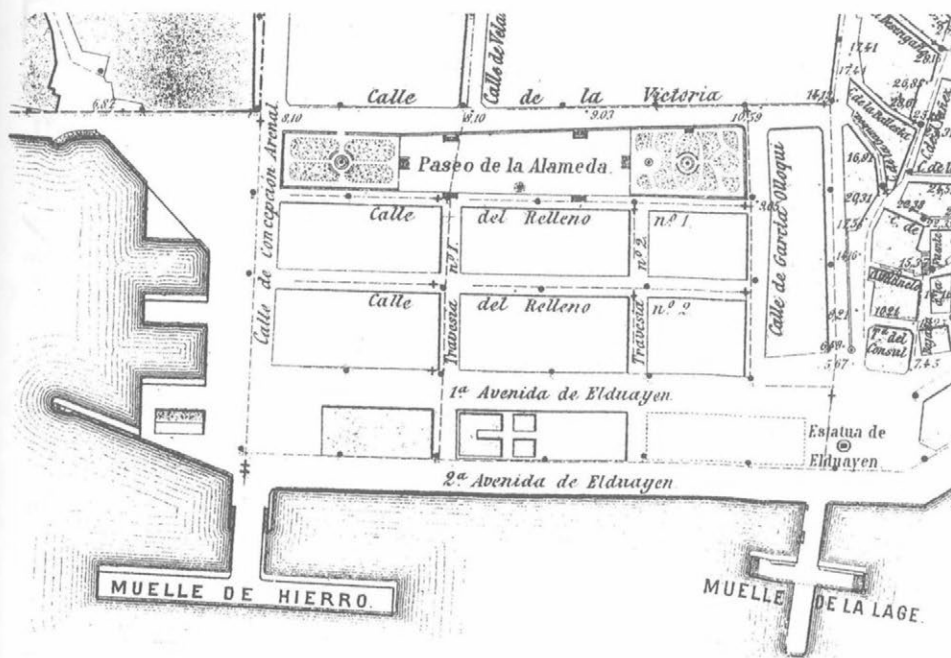
Paseo de Colón (Barcelona) a finales de siglo.



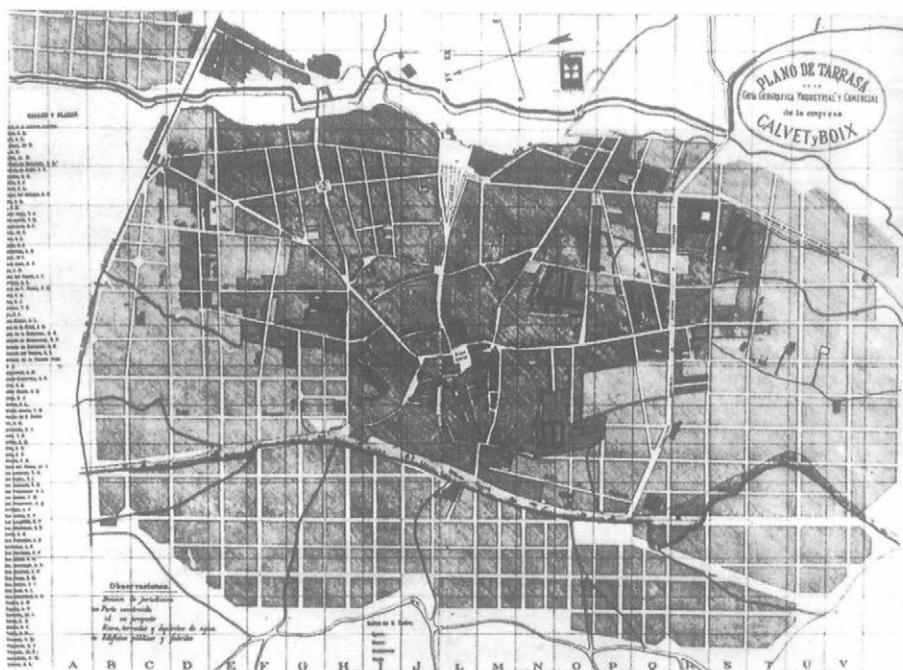
Fotografía del puerto de Barcelona a finales de siglo.



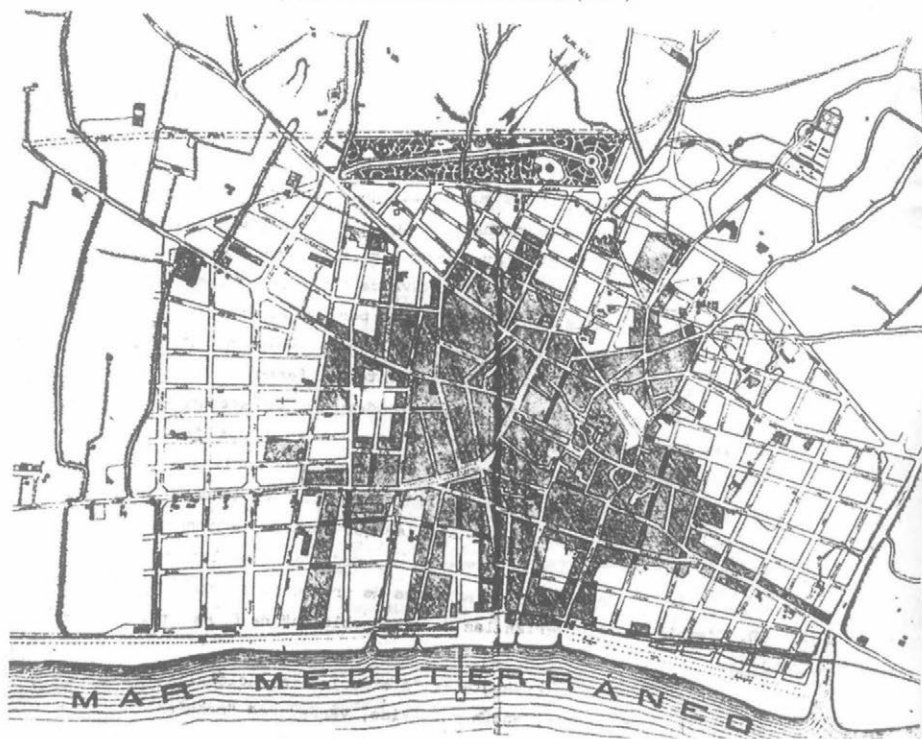
Las mejoras y ampliaciones sucesivas de los puertos provocan, frecuentemente, acondicionamientos importantes sucesivos de los frentes de la ciudad. Santander (1875).



Pequeño Ensanche aparecido al acondicionar el puerto de Vigo (1892).



Plano del Ensanche de Tarrasa (1878).

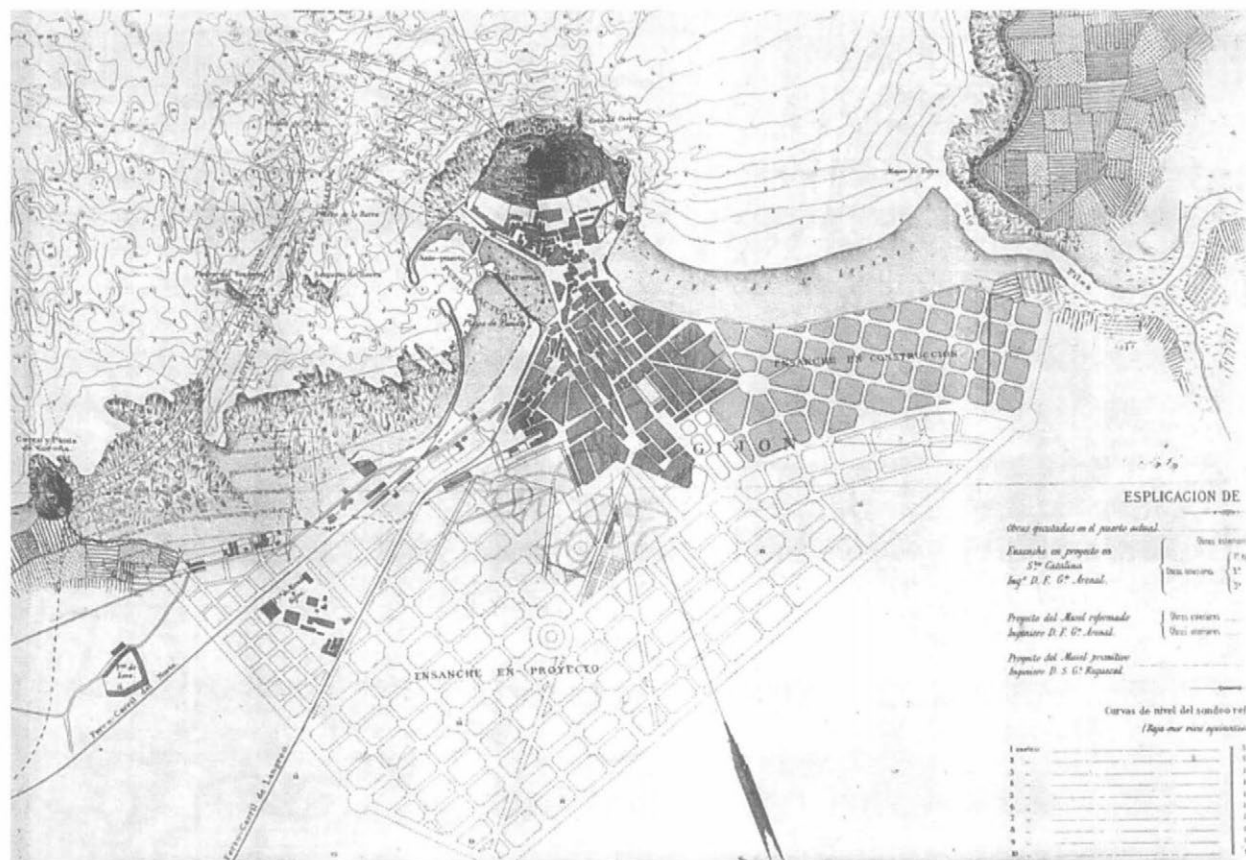


Plano del Ensanche de Badalona (1895).





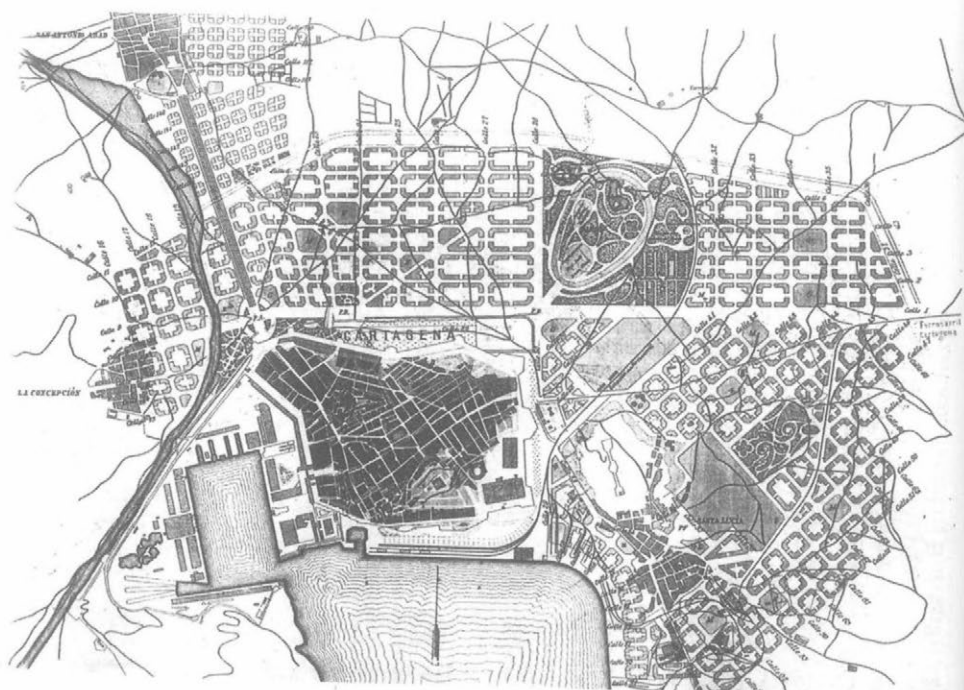




Plano del segundo Ensanche de Gijón (1879), que no fue aprobado, reflejando el primero en construcción.



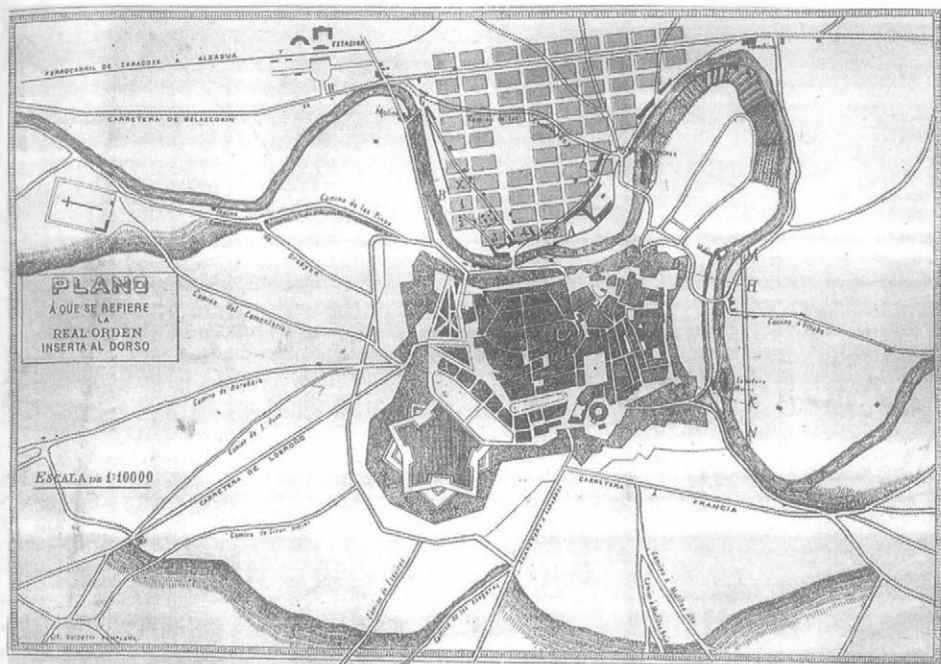
Plano de Valencia levantado por Meseguer en 1898 que incorpora el trazado del Ensanche aprobado en 1884.



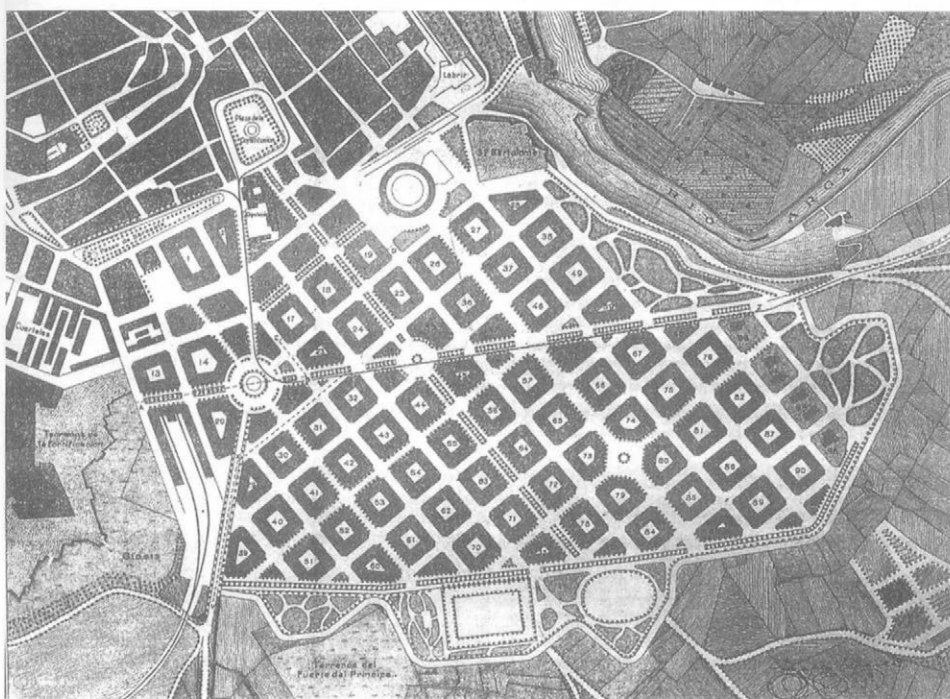
Plano del Ensanche de Cartagena (1895).



Plano del Ensanche de León (1897).



Plano para el Ensanche de Pamplona, que no fue aprobado (1900).



Plano del Ensanche de Pamplona, aprobado en 1920.

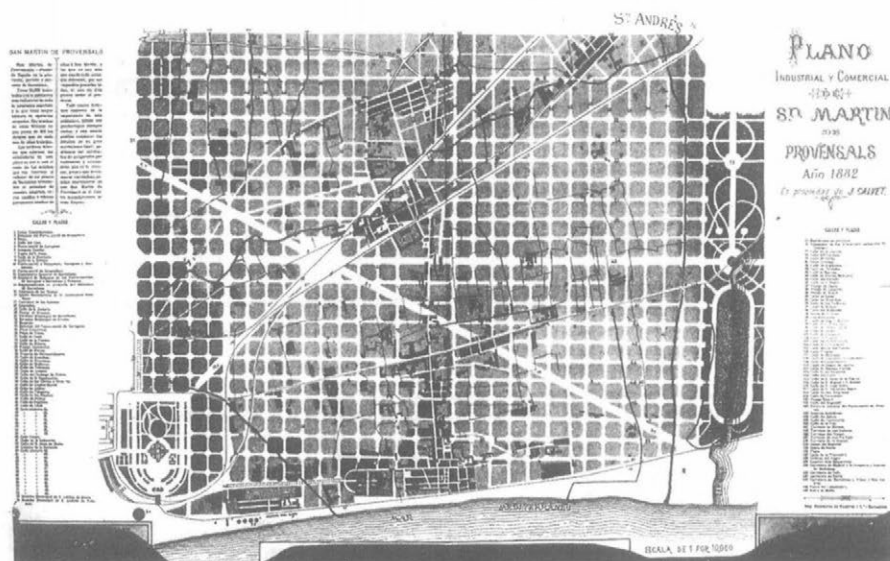


La construcción del Ensanche. Primeras manzanas del barrio de Salamanca de Madrid, según el plano de Ibáñez de Ibero de 1872.

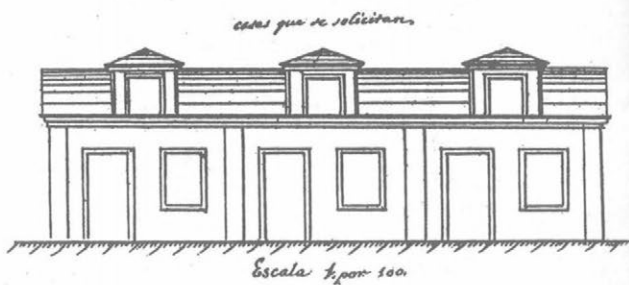
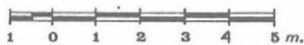
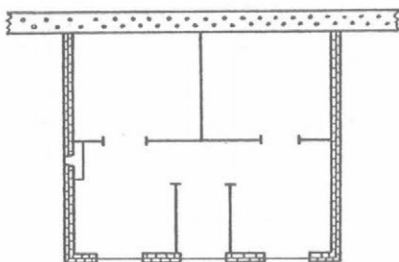
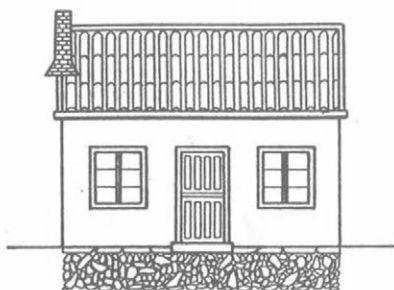
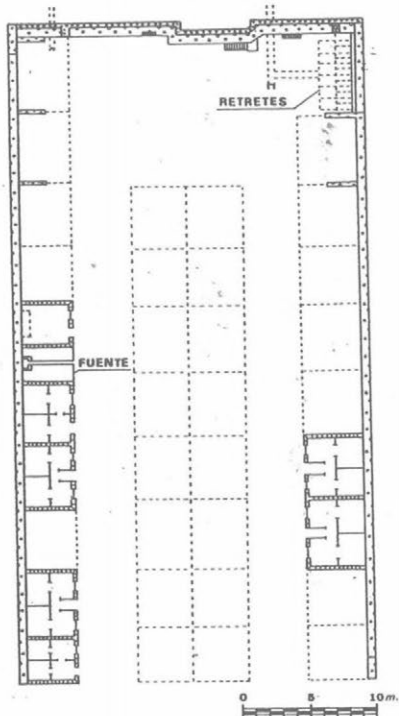




Paralelamente al desarrollo de la urbanización y edificación del ensanche, estaban surgiendo, más allá de los límites de éste, las barriadas suburbanas periféricas. Fragmento nordeste del plano de Madrid en 1900, levantado por José Muñoz.



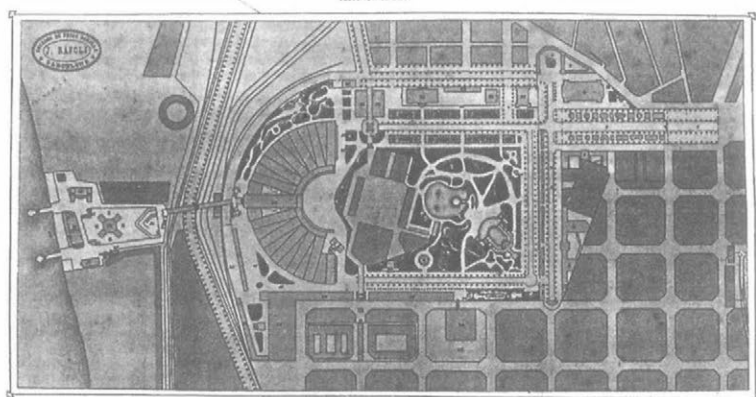
Este plano de 1882 muestra claramente las dificultades de encaje de los pueblos industriales del Llano barcelonés en la trama regular del ensanche.



Formaciones de viviendas obreras, a finales del siglo XIX, en el proceso de desarrollo de Gijón. «Ciudadela» de Revillagigedo (según Alvargonzález) y casitas de la «ciudadela» Carbajal (según Llordén Miñambres).

# EXPOSICION UNIVERSAL DE BARCELONA

## PLANO GENERAL



### INDICACIONES

- |                               |                                       |  |  |  |
|-------------------------------|---------------------------------------|--|--|--|
| 1. Sede central de recepción. | 11. Invernadero.                      | 21. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 31. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 41. Pabellón de transporte y almacenamiento. |
| 2. Sede de recepción.         | 12. Museo Arqueológico y Etnográfico. | 22. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 32. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 42. Pabellón de transporte y almacenamiento. |
| 3. Sede de recepción.         | 13. Museo de Historia Natural.        | 23. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 33. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 43. Pabellón de transporte y almacenamiento. |
| 4. Sede de recepción.         | 14. Museo de Historia Natural.        | 24. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 34. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 44. Pabellón de transporte y almacenamiento. |
| 5. Sede de recepción.         | 15. Museo de Historia Natural.        | 25. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 35. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 45. Pabellón de transporte y almacenamiento. |
| 6. Sede de recepción.         | 16. Museo de Historia Natural.        | 26. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 36. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 46. Pabellón de transporte y almacenamiento. |
| 7. Sede de recepción.         | 17. Museo de Historia Natural.        | 27. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 37. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 47. Pabellón de transporte y almacenamiento. |
| 8. Sede de recepción.         | 18. Museo de Historia Natural.        | 28. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 38. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 48. Pabellón de transporte y almacenamiento. |
| 9. Sede de recepción.         | 19. Museo de Historia Natural.        | 29. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 39. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 49. Pabellón de transporte y almacenamiento. |
| 10. Sede de recepción.        | 20. Museo de Historia Natural.        | 30. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 40. Pabellón de transporte y almacenamiento. | 50. Pabellón de transporte y almacenamiento. |

Encaje de la Exposición Universal de Barcelona de 1888, dentro de la trama del ensanche. Plano general de la Exposición.



Ilustración de la *Guía de Madrid* de Fernández de los Ríos, mostrando un tranvía de caballos pasando por delante del Palacio Real.



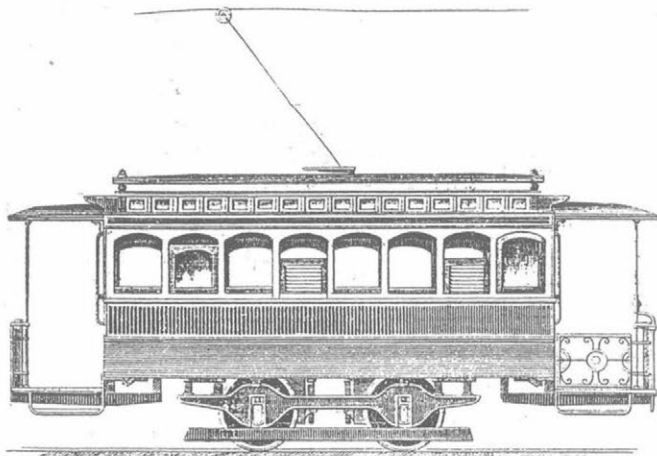


# LA PRIMITIVA VALENCIANA

DE

## LLADRÓ Y COMPAÑÍA

Taller de construcción de coches para tranvía, material móvil para ferrocarriles y minas.  
Especialidad en coches riperts y ómnibus.



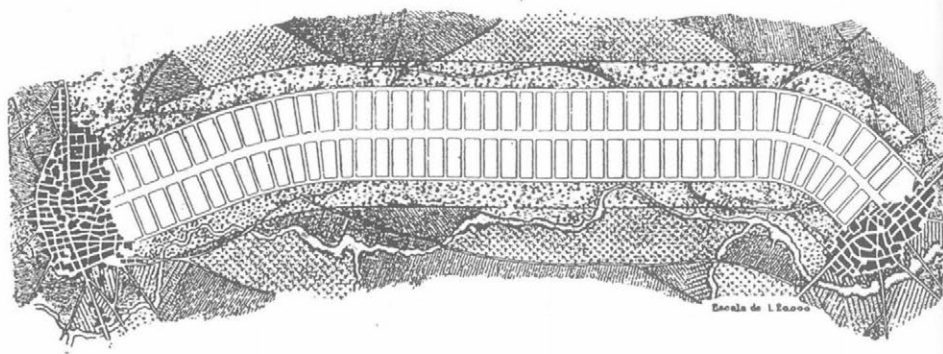
### CONSTRUCCIÓN DE COCHES PARA MOTOR ELÉCTRICO ALMACERA (VALENCIA)

Dirijanse los pedidos de Catálogos y precios á la casa ó á sus representantes:

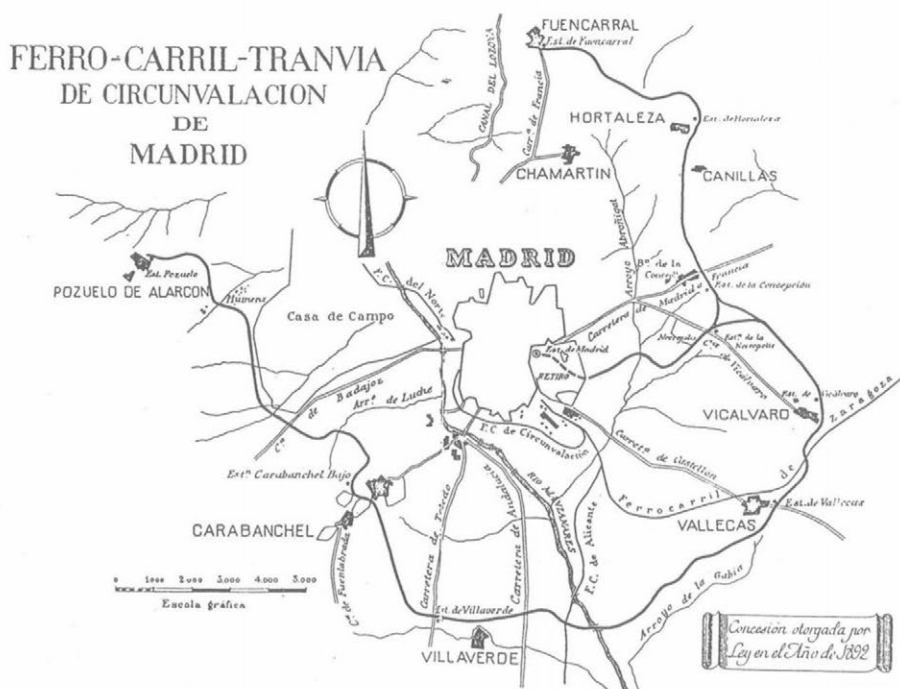
D. Luis Alvarez, Ayudante de Ingeniero, plaza de San Marcial, 4, Madrid.

D. F. de P. Pujadas, Trafalgar, 62, 4.º, Barcelona.

Tranvía eléctrico de finales de siglo.

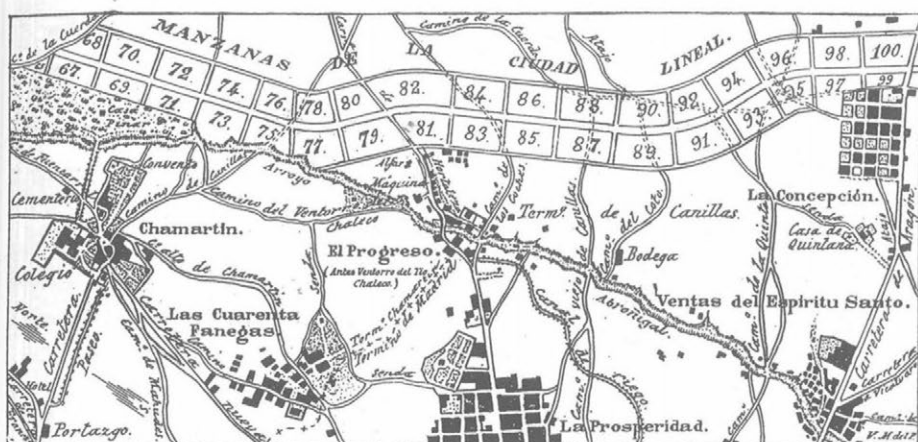


La formulación gráfica más conocida del modelo teórico de la Ciudad Lineal.

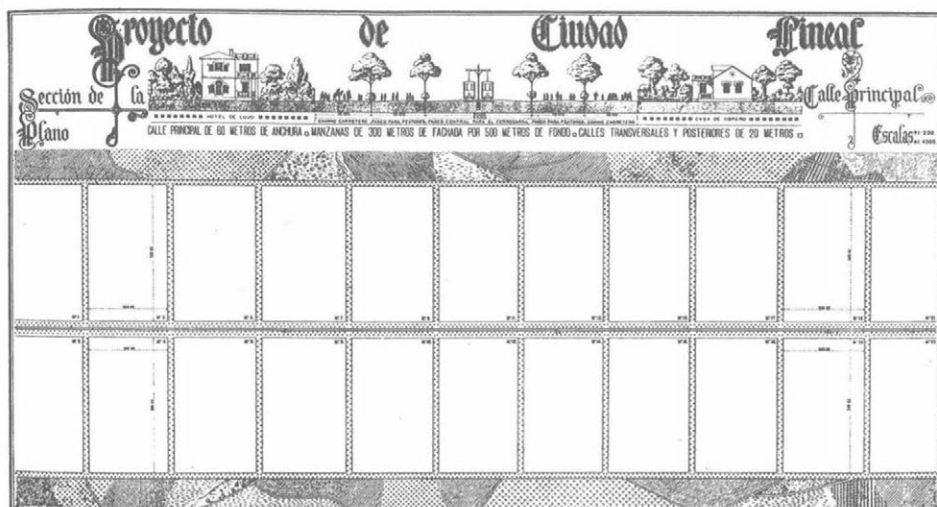


Trazado del Ferrocarril Tranvía de Circunvalación de Madrid.

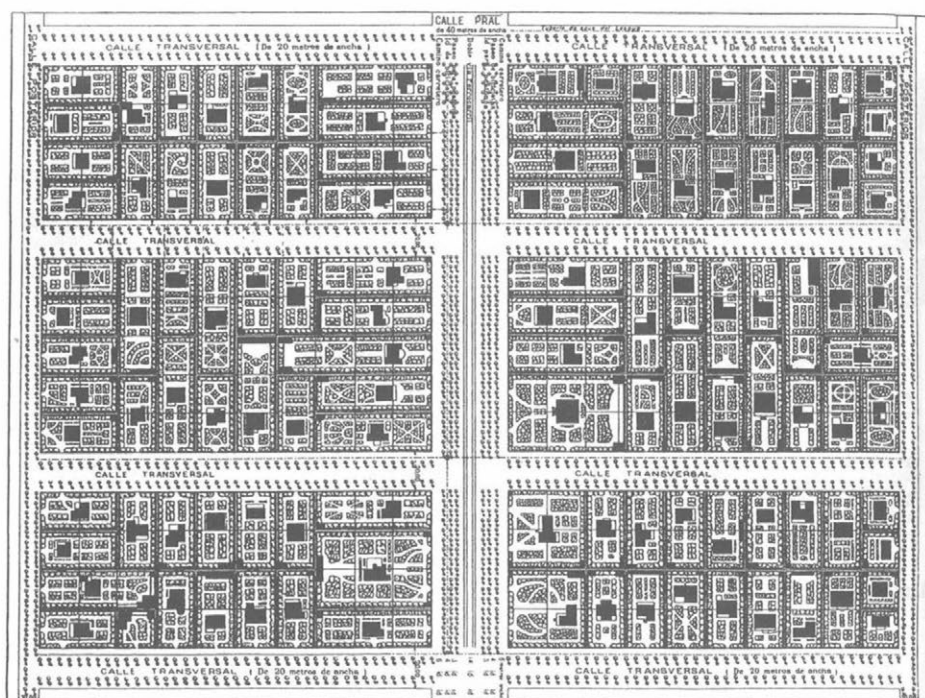
# PLANO GENERAL DE LA PRIMERA BARRIADA DE LA 'CIUDAD LINEAL,' Y SUS INMEDIACIONES



Plano esquemático de la primera barriada de la Ciudad Lineal de Madrid, contenido en la publicidad incluida en la revista *La Ciudad Lineal*.

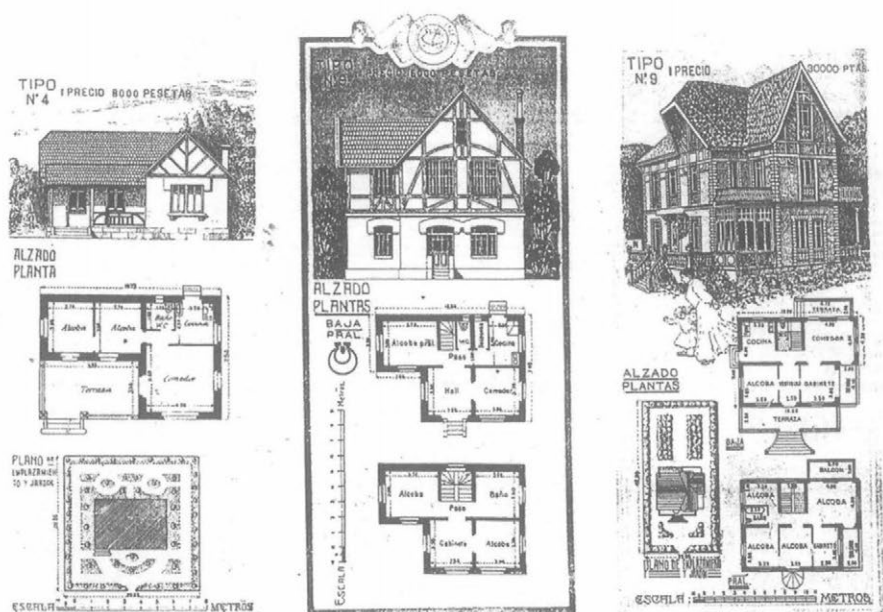


Esquema teórico de dimensionamiento de manzanas de la Ciudad Lineal.



Plano de distribución de la edificación en las manzanas de la Ciudad Lineal.

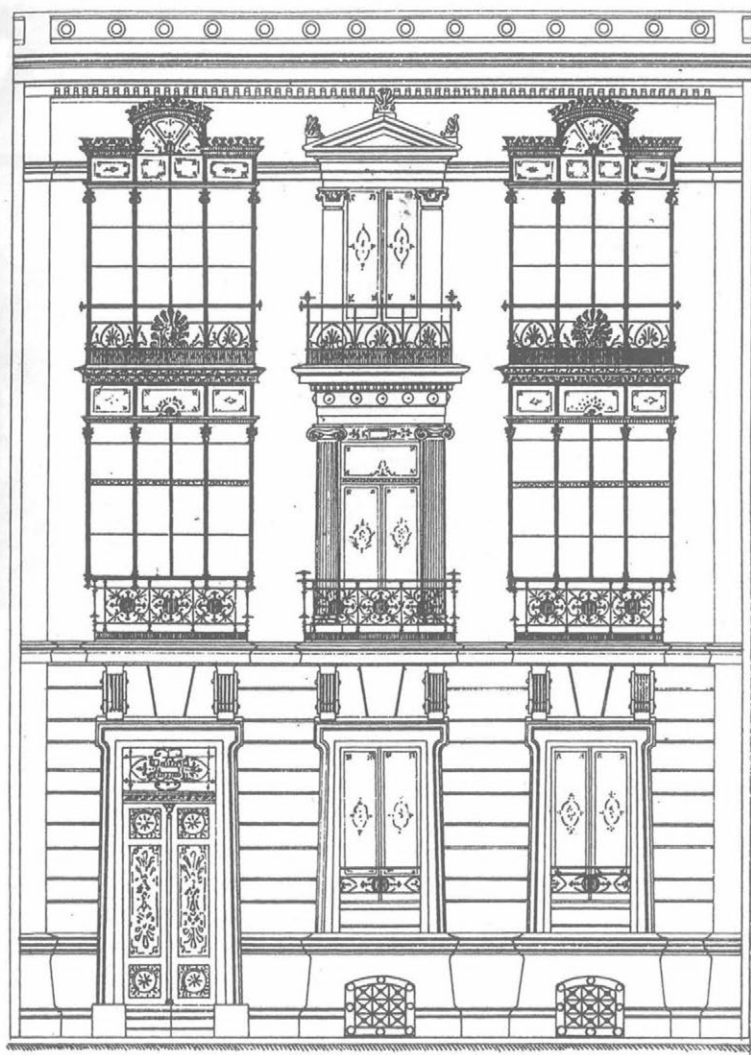




Modelos de viviendas en la Ciudad Lineal, ofertados, con sus precios cerrados, por la Compañía Madrileña de Urbanización.



Mapa de distribución de las poblaciones españolas mayores de 10.000 habitantes, en 1900, según Abascal Garayoa.



Gijón S. de. Julio de 1894

El Arquitecto

María José Martín

Típico edificio de vivienda burguesa de fin de siglo (Gijón, 1894).





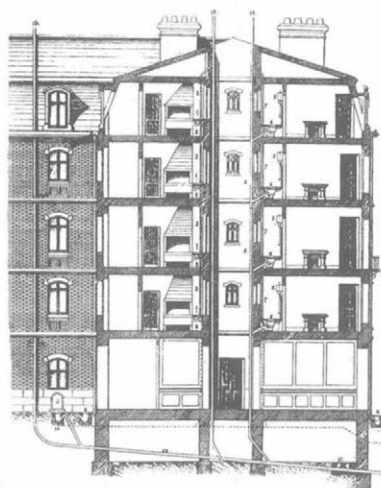
Edificio de vivienda burguesa de fin de siglo en Valencia.

REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS

4ª SERIE. LAMINAS. AÑO 1891

# SANEAMIENTO DE VALLADOLID.

Saneamiento de una habitación  
por desagüe directo a la alcantarilla.



## Explicación

1. ... Corte de los muros de la casa
2. ... Fijador de las paredes de yeso
3. ... Tubo para ventilación de los cuartos de arriba
4. ... Tubo gris de desagüe de los cuartos de arriba
5. ... Depósito de agua para los cuartos de arriba
6. ... Conexión hidráulica de los cuartos
7. ... Ventilación de los cuartos de los cuartos
8. ... Tubo gris de desagüe de los cuartos
9. ... Fuente de las bajadas de aguas del depósito
10. ... Sumidero del patio
11. ... Registro con cierre automático de la tubería gris de desagüe
12. ... Tubería gris de desagüe
13. ... Ventilación de la tubería gris
14. ... Alcantarilla
15. ... Calles de la distribución de agua

Generalización del saneamiento (Valladolid, 1891).

;

SEGUNDA PARTE  
EL SIGLO XX

## Introducción

A las doce de la noche del día 31 de diciembre del año 1900 tuvo lugar en España el cambio de hora para tomar la de Europa occidental. Hasta entonces, España se había regido por la del meridiano que pasa por Madrid. A partir de entonces fue sustituida por la del meridiano de Greenwich. Todos los relojes públicos fueron parados a esa hora y puestos en marcha de nuevo a los ocho minutos y cuarenta segundos. Las campanas de las iglesias fueron echadas al vuelo y se dispararon cohetes para celebrar, junto con el cambio de siglo, ese cambio de hora, que suponía un acercamiento a Europa, una mayor sintonización con ella, como si se tratase del reconocimiento de las tesis europeizantes frente a las interiorizadoras del regeneracionismo nacionalista.

Nada más lejos de la realidad tal visión del hecho. El regeneracionismo había surgido, sí, en forma de exigencia de reformas urgentes para corregir un fracaso económico, que se había hecho patente gracias al poderoso revulsivo del desastre militar, él cual había producido la traumatizante pérdida de lo que quedaba de una cierta imagen de gran nación. Por ello, el regeneracionismo coincidía con las voces que preconizaban la necesidad de redefinir la identidad nacional, de reinventar la personalidad de la nación, de crear una nueva visión de la misma, reinterpretando su historia, mirando hacia dentro de sí misma, partiendo de admitir una originalidad diferenciadora basada en esa historia. Y eso, en política, llevaba a una alineación con orientaciones de graves consecuencias económicas. El proteccionismo del mercado interior, para evitar la competencia externa, propició una cierta autarquía económica en los últimos años del siglo XIX y principios del XX y condujo a acentuar la escasa integración de la economía española en la internacional, marginándola del sistema y de la disciplinas generales del patrón oro, lo que no ocurrió en otros países europeos periféricos como los escandinavos e Italia.

Y es que al iniciar el recorrido de lo que ha sido el proceso histórico del urbanismo español en el siglo XX, es preciso volver a insistir en algo de fundamental importancia para la comprensión de todo ese proceso y de las condiciones particulares en que se desarrollaba: la evolución económica española seguía retrasada respecto a los países más industrializados y, comparativamente, la situación seguía siendo inferior e incluso empeoraba, a pesar de que, paradójicamente, la economía española, a partir de la mitad del XIX, había venido teniendo un aumento sostenido del ingreso, tanto en términos absolutos como por habitante. Por eso se puede estar de acuerdo con tantos autores, estudiosos de la historia de la economía española, que sostienen ahora que si el siglo XX se inicia en un clima de desaliento general y de pesimismo, generado por la pérdida de Cuba, Puerto Rico y Filipinas, en realidad la consecuencia peor

no se percibe hasta mucho más tarde: la pérdida de la oportunidad de acercar la economía española a la europea, provocada por la acentuación del nacionalismo.

Por todo ello, de cara a entender sus conexiones y su repercusión con las formas de evolucionar y transformarse el espacio urbano y de producirse el pensamiento generado acerca de él, puede ser oportuno partir de la consideración de esa situación, pero no sólo de su dimensión puramente económica, sino también de la referente al clima social y cultural. Ese clima que estaba representado en buena medida por los escritores de la Generación del 98, en los cuales es imposible encontrar algo que pueda relacionarse con un pensamiento constructivo, orientado al futuro, con una meditación que vaya más allá de la desolada contemplación, entre amorosa e irritada, de las ruinas del pasado. Sólo bastante más tarde aparecerá el pensamiento de Ortega y Gasset, que partiendo de que «sólo mirada desde Europa es posible España», sí que proporciona una reflexión sintonizada con la realidad histórica coetánea, y una inquietud y un interés por los nuevos fenómenos que se estaban produciendo, en gran medida precisamente en la ciudad. Vista desde ese ángulo, la historia de España es una sucesión de situaciones orientadas en uno u otro de esos sentidos.

La llegada de Alfonso XIII al trono en 1902, que viene a garantizar la continuidad y consolidación del régimen parlamentario, supone, al mismo tiempo, la consolidación del pacto de intereses anterior y la continuidad de la dependencia de la vida política respecto a la clase dominante, cuya influencia en las decisiones económicas iba a seguir creciendo. Así, con la continuación de la aportación decisiva de capitales extranjeros, se irá produciendo en las primeras décadas del siglo la consolidación del capitalismo nacional, manteniéndose simultáneamente la ausencia de una decidida atención a los problemas sociales, incluidos los correspondientes a los generados por el creciente proletariado urbano. De ahí la expansión, precisamente en las ciudades, de las fuerzas de oposición a esa monarquía y al sistema que representaba. Las agitaciones sociales en las ciudades empiezan a ser más importantes que las campesinas, con episodios frecuentemente dramáticos.

Porque a pesar del retraso y de la relativa modestia del proceso español de industrialización, lo cierto es que su desarrollo trastoca las condiciones del equilibrio forzoso, económico y social, que había mantenido el sistema parlamentario desde 1868. Y ahora, al empezar el nuevo siglo, la presencia y el crecimiento visible de un proletariado urbano miserable en las segregadas periferias insalubres, esa patente ruptura de la ciudad en dos realidades físicas y sociales muy diferentes, era el signo más perceptible en la vida de la ciudad, del paso a la sociedad industrial. Y la primera parte de ese siglo está marcada dramáticamente por la resistencia de las clases dirigentes a aceptar las consecuencias de ese paso, es decir, el aumento de peso de las fuerzas populares, para cuya asimilación no tenía capacidad ese sistema liberal-burgués, empeñado en sobrevivir con las mínimas concesiones que se iba viendo obligado a admitir. Una primera dictadura en los años veinte, aceptada por el rey quebrando el orden constitucional, es la respuesta negativa a la evolución, frente a las propuestas de modificación del sistema, para reconocer esa diferente situación.

La forzada estabilidad política y la ausencia de debate permiten desarrollar entonces al dictador un programa de política económica, con clara incidencia en el territorio (regadíos, electrificación, industrialización y obras públicas), acompañado de reformas legislativas, algunas, como habremos de ver, de indudable trascendencia para la regulación del desarrollo urbano.

El aumento de la producción industrial estimuló la ya iniciada marcha de población rural a las ciudades, y, por tanto, el crecimiento de la población urbana y del número de ciudades mayores. En las más industrializadas se exagera acusadamente el problema de la vivienda obrera y se acentúa la contradicción entre centro y periferia, con aumento de los núcleos marginales. Este y todos los demás problemas sociales siguieron pendientes, porque la dictadura no intervino sobre la estructura social y el aplazamiento de esos problemas no hizo sino agravarlos. Y así, cuando la Corona tiene que volver a enfrentarse con ellos, tras la caída del dictador, y su única respuesta es la vuelta al sistema institucional anterior, se produce la rápida evolución hacia una crisis más general que culmina, un tanto inesperadamente, con la instauración incruenta y popularmente clamorosa, de la II República española, que inmediatamente se ve cargada de tensiones emocionales encontradas. Recibida por el pueblo y por las fuerzas progresistas como apertura esperanzada de una nueva etapa histórica, prometedora de los cambios estructurales que el país reclamaba, se encontró con tales dificultades para desarrollar un verdadero programa de reformas, que pronto surgió la frustración, conduciendo a un clima de crispación entre el acoso de las muy poderosas fuerzas conservadoras, opuestas a tal programa, y la impaciencia de los sectores radicales de la izquierda. La polarización política condujo, al cabo de cinco años, a la sublevación militar, que sumió al país en la dolorosa y destructiva guerra civil. De ella salió el régimen totalitario del que antes hablábamos, la liquidación traumática de las esperanzas democráticas, y la vuelta al nacionalismo involucionista que impidió de nuevo la integración con el resto de Europa.

Las destrucciones de la guerra fueron considerables y el nuevo régimen debió enfrentarse, en primer lugar, con una amplia tarea de reconstrucción. Un país arruinado y aislado internacionalmente, inicia entonces una política de industrialización, en un marco de autarquía económica. Pero el crecimiento industrial es entonces escaso, dada la falta de materias básicas (especialmente acero y cemento), así como de energía, de renovación tecnológica y de mercado de capitales.

En la década de los años cincuenta empieza una rectificación de los rigores autárquicos, junto con la aparición de los efectos beneficiosos de los créditos extranjeros y de los ingresos del turismo. Se produjo entonces una aceleración tanto de la industrialización como de la dinámica migratoria, que ya se había manifestado en los años veinte y cuarenta y que venía, según vimos, desde el siglo anterior. El movimiento de la población, que partiendo de las áreas rurales fluyó hacia las que se industrializaban, se cifra en un millón de personas para esa década de los cincuenta. Los principales puntos de afluencia fueron Cataluña, el País Vasco y Madrid. Por primera vez en la historia el porcentaje de la población urbana (52,1 %) era superior al de la rural. Otras seis ciudades subían al grupo de las que superaban los 100.000 habitantes, que llegaba entonces a veinticuatro.

Una nueva inflexión se produce con la aparición del Plan de Estabilización de 1959. Suponía el olvido del modelo autárquico y el paso a una orientación liberalizadora, así como el inicio de la modernización industrial y, pronto también, a una rápida elevación de la productividad. El sector secundario crece en detrimento del primario. Crece la productividad y también el volumen de exportaciones de productos industriales. Y España camina hacia una mayor integración en el mundo económico occidental, con transformaciones de las empresas hacia formas más acordes con las de las demás naciones europeas, con más capital y mejor equipamiento, y, en definitiva, hacia una modernización de la industria. Se inicia la política de indus-

trialización a ultranza, que estimularán los sucesivos Planes de Desarrollo Económico de los años sesenta, y la efectiva industrialización veloz del país, que se consumó en aquella década. En 1970 los datos reveladores del cambio eran espectaculares: la agricultura había dejado de ser la base de la economía española y no llegaba a representar ni tan siquiera el 10 por 100 del Producto Interior Bruto, con una población activa inferior al 20 por 100.

Luego vendría la crisis económica internacional, cuyos efectos se empiezan a sentir en España hacia mitad de la década de los setenta, haciéndose imprescindible una reorganización de la industria. La producción y la productividad descienden. Empieza a crecer el desempleo.

Y es entonces cuando tiene lugar un nuevo punto clave de inflexión histórica, con la muerte del dictador, la proclamación del rey y el inicio de una reestructuración pacífica e importante, llena de reformas reclamadas mayoritariamente por la población.

El nuevo periodo está jalonado por varios e importantes acontecimientos políticos nacionales (elecciones generales, aprobación de la Constitución, instauración de los gobiernos autónomos regionales, elecciones municipales...) que producen la plena instalación de la democracia parlamentaria en el país, sin ruptura de la legalidad vigente, pero con un programa implícito de reforma de la misma, que se ha ido cumpliendo.

La nueva etapa está, pues, caracterizada por una forma muy diferente de organización política y administrativa respecto a la anterior, lo que ha tenido una repercusión y una incidencia directa importantes en muchos aspectos relacionados con la ciudad y los temas urbanísticos. Pero también lo está por los efectos de esa crisis económica internacional que hacen descender la productividad y aparecer altas tasas de paro. Y ocurre entonces, que igual que había pasado ya en las ciudades europeas desde los años setenta, las españolas empiezan a acusar en los ochenta la detención de las tendencias migratorias anteriores. Porque al reestructurarse la industria, se perfila un nuevo modelo de organización de la producción, paralelamente a una reestructuración de la organización de la distribución espacial del sistema urbano. A la simultánea aglomeración anterior de población y actividades industriales en grandes unidades, sucede una fragmentación y difusión en unidades de producción menores. Y el sector secundario sufre importantes reducciones, mientras aumenta de forma sustancial la ocupación en los servicios, sector que, a su vez, tiende también a difundirse espacialmente. A lo largo de la década se confirman esos nuevos comportamientos, tan diferentes de los anteriores. Y ello conduce a pensar que las ciudades españolas pueden estar iniciando la ruptura con el pasado que Peter Hall anunció como de próxima llegada a España<sup>1</sup>. Comparadas con las ciudades europeas más evolucionadas, las españolas presentan aún los problemas típicos del crecimiento y la concentración, sin que a finales de los años ochenta aparezcan aún seriamente afectadas por los de la pérdida de población y empleo que se daban en aquéllas<sup>2</sup>. Pero ya entonces parecía lógico pensar que los problemas de desconcentración industrial, que ya habían empezado a producirse, podrían llevar

<sup>1</sup> Peter Hall, «El impacto de las nuevas tecnologías sobre los cambios urbanos y regionales», en *Metropolis, Territorio y crisis*, Madrid, 1985.

<sup>2</sup> Comisión de las Comunidades Europeas, *Tercer Informe Periódico sobre la situación y evolución socioeconómica de las Regiones de la Comunidad*, Bruselas, 1987. *Urban Problems and Regional Policy in the European Community*, Luxemburgo, 1988.

también aquí, a situaciones de creciente dispersión de la urbanización por el territorio. Y eso es lo que se está confirmando en la experiencia de la década de los noventa: la aproximación incipiente a la realidad de la «ciudad difusa», que caracteriza a las formas actuales del proceso de urbanización en las naciones de mayor desarrollo económico.

Entrelazada con esta sucesión de acontecimientos y de situaciones, discurre a lo largo del siglo xx, la última parte de la historia de la ciudad y del urbanismo en España. Y sólo teniendo como referencia ese marco histórico, que permite considerar en paralelo el proceso de urbanización y la evolución económica y política, pueden entenderse las características de ese proceso de urbanización, su contundencia y concentración temporal, y sus peculiaridades respecto a los de otros países europeos.

Porque España pasa en un corto tiempo de este siglo, de una situación prácticamente preindustrial (con anticipaciones notables pero localizadas de industrialización), a una situación de general industrialización avanzada. Y de un país en el que la afluencia de población a las ciudades estaba más ligada, en general, al desarrollo de funciones administrativas y comerciales que a una verdadera industrialización, se pasa velozmente a una aceleración de la misma sin precedentes en Europa, que dispara los ritmos de crecimiento de la población urbana y desencadena importantes transformaciones en las ciudades y en el territorio. Transformaciones dimensionales, morfológicas, funcionales transformaciones de toda la estructura espacial dentro y fuera de la ciudad; transformaciones en las relaciones interurbanas y en la articulación y jerarquización de la red; transformaciones del territorio y de sus acondicionamientos infraestructurales. Pero transformaciones también de las actividades humanas, de las formas de vida, de los usos del suelo, de todo el contexto económico y social, a través de un crecimiento espectacular de los sectores secundario y terciario a costa del primario. En veinte años, más de millón y medio de trabajadores habían pasado de la agricultura a la industria. Y de todo ello resultaba una geografía distorsionada y desequilibrada, formada por concentraciones y vacíos. Porque en ese mismo tiempo, cuatro millones y medio de personas habían cambiado de lugar de residencia, y en poco más de veinte ciudades se concentraba el 45 por 100 de la población total del país. Sí, España había alcanzado la plena industrialización, pero el resultado era un país extraordinariamente desequilibrado en cuanto a la distribución espacial. En el cuadrante noreste se encuentran cinco de las seis mayores aglomeraciones urbanas del país, concentrando la mayor parte de la población, de la producción y de la actividad industrial<sup>3</sup>.

Éste es sin duda el episodio más importante de la historia urbanística del siglo, el que más ha influido en la configuración actual de las ciudades, el que ha producido más acontecimientos y ha dejado más huellas (algunas son claramente cicatrices), más reflexión interpretativa, y más propuestas de tratamiento e intervención. Por eso esa historia se puede ordenar en relación a él, con un antes y un después. Por eso podemos volver a utilizar ahora el artificio de dividir el siglo (como hicimos con el xix) en tres etapas de duración aproximadamente igual.

---

<sup>3</sup> Para mayor detalle en la evolución de la demografía urbana a lo largo del siglo, puede verse el trabajo de Julio Vinuesa Angulo, «Dinámica de la población urbana en España (1857-1991)», en *Ciudad y Territorio*, núm. 107-108, Madrid, 1996.

## CAPÍTULO IV

# Monarquía, dictadura, república y guerra (1900-1939). Ensanche, reforma interior y extensión

### 1. MARCO HISTÓRICO

Como se ha dicho en la Introducción, la llegada del joven Alfonso XIII al trono de España en 1902, se puede interpretar como una reafirmación de la monarquía en función de un pacto de intereses económicos, en busca de garantizar la estabilidad a través del juego del bipartidismo parlamentario. Porque, en realidad, el principio de subsidiariedad del Estado había sido interpretado frecuentemente como discreto intervencionismo en favor de los intereses de los grupos dominantes de la burguesía, y la participación estatal había sido mucho más fuerte de lo que correspondía a los estrictos planteamientos liberales. Y, además, existía desde el siglo anterior la mencionada inclinación al proteccionismo industrial, ligada al nacionalismo. En cualquier caso, lo que marca el principio del siglo con una nueva situación especialmente visible en las ciudades es el despertar de los conflictos sociales y la aparición de los movimientos de clase frente al sistema de la monarquía parlamentaria. La Unión Republicana consigue importantes éxitos ya desde las legislativas de 1903, mientras que el Partido Socialista Obrero Español se introduce progresivamente en ayuntamientos importantes. De la tensión y conflictividad dieron muestras la huelga general revolucionaria de 1902 en Barcelona, y la llamada Semana Trágica de 1909 en la misma ciudad.

Los problemas reales quedaron enmascarados y aplazados durante el periodo 1814-1918, en el que, por efecto de la neutralidad en la Guerra Mundial, afluyó dinero a España, produciéndose grandes beneficios en la agricultura y en la industria, pero sin que ello tuviese ninguna repercusión en un verdadero proceso de modernización ni redundase en desarrollo económico y social. Antes al contrario, aumentaron las dificultades internas para las clases medias e inferiores, con descenso real de condiciones de vida, lo que acabó conduciendo a una sucesión de crisis de gobierno en las que por primera vez se planteaba la crítica abierta del régimen político y se ofrecían alternativas, con la posibilidad de una transformación democratizadora de la Constitución hecha desde dentro del sistema. Pero la resistencia de las fuerzas políticas conservadoras a cualquier cambio institucional se hizo no sólo intransigente, sino beligerante y desembocó en la tesis del golpe militar necesario.

Por otra parte, una creciente opinión a favor de una mayor intervención del Estado, reclamando para él un papel más activo, unida a la crítica del sistema liberal de



producción, venía sonando durante las primeras décadas del siglo, desde mucho antes de que se hiciesen realidad en la etapa de la dictadura de Primo de Rivera, la cual aparecería así reclamada por la grave alteración de la situación a que había dado lugar la nueva realidad cuantitativa y cualitativa del proletariado, generada por la aceleración irreversible de la industrialización. La incapacidad de respuesta adecuada por parte del sistema político del Estado liberal provoca la crisis del mismo y la reacción autoritaria, capaz de proporcionar, a su modo, la «paz para los negocios» que seguían necesitando la burguesía y el capital.

Es así como en 1923 se instaura el Directorio militar, autoencargado de mantener el orden público y asegurar el funcionamiento normal de los ministerios y organismos oficiales, con apartamiento total de los partidos políticos, y explícita remisión a la actitud regeneracionista.

Un gobierno de militares y civiles se benefició entonces de la recuperación económica de Europa y de la ausencia de debate de sus decisiones, por lo que pudo poner rápidamente en marcha una serie de proyectos ya estudiados anteriormente y otros nuevos, al tiempo que orientaba el enfoque de la cuestión obrera hacia formas de corporativismo influidas por el fascismo italiano. De este modo, el periodo dictatorial (1923-1930) contará en su haber con el desarrollo de la siderurgia y de la electrificación, con la puesta en marcha de la política hidráulica de las Confederaciones Hidrográficas, con el Plan de Carreteras de Firms Especiales, y con un indudable desarrollo industrial ayudado por nueva penetración de capital extranjero.

Pero aquél era un régimen de excepción que no podía prolongarse indefinidamente, como parecía pensar el dictador, que, arropado por los enemigos de cualquier evolución democratizadora, había perdido toda oportunidad de poner fin a esa excepcionalidad y emprender un camino de normalización. La situación empieza a acusar nuevamente su verdadera naturaleza conflictiva en todos los frentes, políticos, económicos e incluso culturales. La propia figura de Primo de Rivera está claramente desgastada. Y privado de la confianza incluso del Ejército presenta su renuncia al rey. Éste, que había permanecido en un plano supragubernamental, intenta el retorno a la anterior normalidad constitucional, que pronto se revela irrecuperable ante el crecimiento de la opción republicana y el escaso apoyo que despierta la propia monarquía. La crisis final de ésta se puso de manifiesto en las elecciones municipales de 1931, cuyos resultados la dejaron totalmente desautorizada y dieron paso a la proclamación de la II República española, mientras el rey abandonaba el país.

Y entonces se inicia el conflictivo quinquenio que duró la difícil experiencia republicana, que vista en la lejanía histórica, aparece como otro frustrado intento de integrar a España en la modernidad, abortado de manera insensata por los maximalismos de ambos lados, eliminado violentamente por el alzamiento militar y la guerra civil y sustituido forzosamente por la orientación de signo contrario del régimen resultante.

En efecto, el programa de transformaciones modernizadoras que se intenta acometer durante el primer bienio por la alianza de republicanos y socialistas, resulta imposible de desarrollar tanto por el acoso de la derecha, como por causa del clima que inmediatamente empiezan a crear las graves alteraciones del orden público, la hostilidad de la Iglesia y de parte del Ejército, y las impacientes exigencias de la izquierda. En el clima de inquietud social generado, el triunfo de la derecha en las elecciones de 1933 da paso a una nueva etapa de la vida de la República (el segundo bienio), que se caracteriza por la paralización de las reformas emprendidas en el

primero y por una orientación claramente conservadora, sin que, por otra parte, desapareciese el desorden público.

Las elecciones de 1936 devuelven el poder a la izquierda, que se prepara para desarrollar un nuevo programa de reformas, apoyado por un amplio frente popular. Pero mientras tanto, Calvo Sotelo, antiguo ministro de Primo de Rivera, había asumido el liderazgo de la derecha, había aparecido Falange Española y su fundador, hijo del dictador, había obtenido un acta de diputado, se habían agudizado las tensiones nacionalistas, los socialistas se dividían ante los extremismos marxistas de Largo Caballero y se estaba organizando una gran conjura militar para derribar a la República. El asesinato de Calvo Sotelo precedió en poco tiempo a la sublevación militar que dio paso a una guerra civil de tres años que conmovió al mundo.

## 2. SITUACIÓN DE LA POBLACIÓN Y LAS CIUDADES EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX

El «panorama de fin de siglo», que figuraba como final del recorrido por la historia del urbanismo español del siglo XIX, constituyendo la Primera Parte de este libro, puede ser ahora, igualmente, nuestro punto de partida para iniciar el recorrido por la del siglo XX en esta Segunda Parte. Allí se puede encontrar, en efecto, junto con el mapa correspondiente, una descripción de la situación demográfica del país y de la localización geográfica de la población urbana. Añadiremos ahora que, al grupo de ciudades mayores de 100.000 habitantes que allí figuraba, se van a sumar Zaragoza, Bilbao, Granada y Córdoba, en el periodo correspondiente al primer tercio del siglo, y que en el mismo tiempo no ha dejado de crecer (suavemente) la población de todas ellas, como se ve en el cuadro de la introducción de la primera parte, de modo que el peso de su población respecto a la total del país, pasa del 9 por 100 al 11,71 100.

Este crecimiento de la población de las ciudades mayores, que es paralelo a la disminución (también suave) de la población rural, es producto, fundamentalmente, de esos flujos migratorios que se empezaron a producir desde muy pronto en el siglo anterior. Pero en algunos casos es preciso añadir la incidencia de la anexión de municipios, que explica el anómalo crecimiento de Barcelona entre 1920 y 1930, que la hace aparecer entonces como la primera ciudad millonaria.

El estudio de esos movimientos de población permite identificar, incluso también desde el siglo anterior, como ya vimos, la distribución espacial de las áreas con diferentes posibilidades de nivel de vida, es decir, la coexistencia de una España urbana, dinámica e industrial, y otra España agrícola y estancada, cuantitativamente más importante, puesto que todavía a principios de ese siglo, la agricultura generaba la mayoría de los puestos de trabajo. En realidad, exceptuando Cataluña y el País Vasco, el país permaneció agrario durante todo este periodo inicial del siglo, y con niveles muy bajos de renta y de consumo. Así, la escasa demanda quedaba atendida por localizaciones industriales aisladas, ligadas a factores estratégicos locales (puertos, nudos ferroviarios...) o a la producción agrícola (industria alimentaria o textil...). El caso de Madrid como constante succesor de población rural es especial, puesto que en todo este periodo inicial que consideramos ahora, la industria no pasa de ser una modesta respuesta a la demanda local, ligada a la artesanía, a los servicios y a la construcción, que aunque generaban abundantes puestos de trabajo, no supusieron nunca una contribución a la producción de alcance nacional.

Seguramente el rasgo más destacable de la organización de la ciudad, que se va a ir acrecentando en ese periodo, el que iba a tener mayores consecuencias en la evolución futura, el que iba a producir mayores problemas y el que iba a dar lugar a más cantidad de reflexión, era el de su propia dualidad física y social. Porque también en el caso de Madrid, como ocurre en general, el tema principal del urbanismo en el tramo central del siglo, va a ser el de dar respuesta a la demanda creciente de vivienda modesta, intentando la integración coherente de la ciudad histórica, con todas las formas de crecimiento superficial que se habían ido produciendo a su alrededor, y que iban a continuar produciéndose, incluyendo los ensanches, pero incluyendo también las formaciones periféricas que la insuficiencia de éstos, ante la demanda de vivienda barata, había producido.

Porque el crecimiento (aunque suave) de la población de las ciudades y el aumento (también moderado en este periodo) de la industrialización en ellas iban a ir destapando los problemas funcionales y sociales que hacía ya tiempo que caracterizaban a las ciudades europeas de la primera industrialización.

Los problemas de la vivienda modesta, que ya vimos aparecer en el siglo anterior, adquieren ahora cada vez mayor importancia, pero bien entendido que no se trata sólo de un estricto problema de alojamiento, sino de un problema de ciudad, de un problema de urbanización y de servicios, de un problema de ofensiva dualidad cualitativa, de contraposición entre centro (incluido el ensanche) y periferia. Y la formación y crecimiento de los núcleos proletarios en los llamados extrarradios de las ciudades más industrializadas y en la periferia de Madrid es, efectivamente, la manifestación más visible de la tensión social que se va a ir instalando en esas ciudades españolas a medida que en ellas se van acentuando las características de la nueva situación social derivada de la industrialización.

En muchos de esos núcleos se daba el hacinamiento en precarias condiciones de salubridad e higiene, relacionadas directamente con la falta de urbanización y con la escasa calidad de la edificación. Los loteos sobre terrenos semiordenados con una expeditiva parcelación, y la ocupación aleatoria sin ordenación alguna eran las bases sobre las que se desarrollaban esas formaciones periféricas. Y los pueblos más próximos empezaban también a crecer, ofreciendo apoyo alternativo a esa precaria edificación. En cualquier caso, se trataba de piezas independientes, definidas por delimitaciones catastrales rústicas, para cuyo control no existía más procedimiento en muchos municipios que la imposición de alineaciones, a pesar de que en muchos casos la importancia cuantitativa era considerable de modo que para un mismo periodo podían encontrarse en una ciudad mayores crecimientos demográficos en la suma de esas formaciones, que en el desarrollo de los propios ensanches. Tal era el caso de Madrid, donde el ingeniero municipal Núñez Granés lo había detectado desde 1907 y, comisionado por el ayuntamiento para estudiar la urbanización de «los alrededores», produjo, como luego veremos, uno de los primeros intentos de dotar de coherencia y normativa a esas superficies sin ordenación, exteriores a los ensanches.

Pues bien, como era lógico, fue en esas periferias donde se articularon las organizaciones obreras de clase y se desarrollaron los planteamientos de la lucha social, cuyos episodios reivindicativos y conquistas jalonan las primeras décadas del siglo y los primeros capítulos de su historia urbana: leyes sobre accidentes de trabajo y sobre trabajo de los niños (1900), huelga general revolucionaria de Barcelona (1902), creación del Instituto de Reformas Sociales (1903), regulación del derecho de huelga (1908), creación del Instituto Nacional de Previsión (1908), Semana Trágica de

Barcelona (1909), nacimiento de la Confederación Nacional del Trabajo (1911), huelga general revolucionaria (1917) y establecimiento de la jornada de ocho horas (1919). Al llegar los años veinte, con altas cifras de afiliación, se había alcanzado un clima de alta tensión, con las organizaciones obreras socialistas y anarco-sindicalistas asumiendo el liderazgo de la acción social reformista o revolucionaria, que cortará la dictadura y volverá a emerger durante la República.



### 3. CONTINUIDAD DE LOS ENSANCHES

La prolongación de la presencia del planeamiento de ensanche en el primer tercio del siglo xx se manifiesta a través de tres formas de continuidad.

En primer lugar, estaba en desarrollo la mayor parte de los ensanches aprobados en el siglo pasado, que ya vimos que seguían un ritmo más bien lento de urbanización y de relleno edificatorio. Así se percibe en aquellos planos de las primeras décadas del siglo actual que representan los edificios dentro de las manzanas, así como en las primeras fotografías aéreas que muestran directamente esa realidad. Madrid, Barcelona y Bilbao son ejemplo de ello. Por otra parte, las fechas de las licencias de edificación muestran también la tardanza en el relleno de los ensanches en el siglo xx.

En segundo lugar, había algunos que aún no habían empezado a desarrollarse, porque no había dado tiempo a ello. Eran aquellos cuyos proyectos habían sido tramitados en los últimos años del siglo pasado y su desarrollo pertenece totalmente al siglo actual. Así ocurría con los de Cartagena (autorizado en 1895), Alicante (en 1897), Tarragona (en 1899) y Valencia (en 1900).

Y en tercer lugar están aquellos que, por su proyecto, forman parte del urbanismo del siglo xx. Porque esos proyectos fueron redactados ya a lo largo de la primera mitad de este siglo, y los que pasaron la tramitación preceptiva, se desarrollaron íntegramente en él. Sin carácter exhaustivo, la relación incluye al menos, los proyectos de los ensanches de Cádiz (1909), La Coruña (1910), Mataró (1910), Gerona (1918), Murcia (1920), Pamplona (1920), Lérida (1921), Valencia (1924), Oviedo (1925 el suroeste y 1927 el nordeste), Sevilla (1930), Manresa (1933), Badajoz (1934) y Logroño (1935)<sup>1</sup>.

¿Cómo explicar esta larga permanencia de la fórmula ofrecida por los ensanches, si éstos, como ya vimos, habían manifestado pronto y claramente sus insuficiencias? La respuesta tiene dos caras. Porque, a pesar de todo, los ensanches seguían siendo una forma válida de producir un espacio urbano satisfactorio, que convenía a muchos ayuntamientos, porque seguían teniendo demanda de él, ya que la sociedad seguía aspirando a tener ciudades más espaciales y modernas. Y los ensanches se habían hecho más asequibles a esos ayuntamientos, no sólo reduciéndose de tamaño,

<sup>1</sup> Esta relación merece alguna aclaración. En primer lugar en ella figuran ciudades que no llegaron a tener ensanche porque los proyectos no se aprobaron, como es el caso de Sevilla.

El hecho de que aparezcan en ella ciudades que ya habían formulado sus ensanches en el siglo xix (y así lo hemos señalado en el lugar correspondiente), se debe a que se trata ahora de segundos ensanches.

Debe notarse también, que las fechas dadas, corresponden en unos casos a la autorización del Gobierno, necesario punto de partida según la Ley (caso de Cádiz). Otras veces tomamos la correspondiente a la aprobación oficial (caso de La Coruña). Y en otras ocasiones a la redacción del proyecto (caso de Valencia). Por ahora no podemos ofrecer una lista uniforme, debido a la dificultad de conocer las tres, como en el caso de La Coruña: autorización en 1904, proyecto en 1907 y aprobación en 1910.

sino, sobre todo, desde que se había generalizado la utilización de la Ley de 1892, que en principio había sido pensada sólo para Madrid y Barcelona, como «norma singular». Ello permitía extender los beneficios fiscales de esa ley a otras ciudades, lo que era muy atractivo para ayuntamientos y particulares y estimulaba el desarrollo de la edificación. Que, por otra parte, había incorporado prácticas abusivas no contempladas en los proyectos iniciales, como la utilización intensiva del fondo de parcela, con viviendas interiores en cuerpos sucesivos de edificación, paralelos al primero, separados por estrechos patios mínimos. Y en algunos casos, el patio de la manzana había sido ocupado por viviendas unifamiliares. Pero nada de esto podía satisfacer a la demanda de vivienda modesta. Por eso la creciente manifestación de esa insuficiencia de los ensanches, que como ya hemos visto, se refería a la incapacidad de respuesta para acoger a esa vivienda modesta y evitar la formación de los suburbios periféricos. Pero lo cierto es que hasta mucho más tarde, como vamos a ver, no existía ninguna alternativa técnica ni jurídica, a la que se pudiera recurrir en vez del ensanche, para la actuación municipal.

Pero además, por otra parte, la importante modificación de la situación legal que se produjo con la aprobación del Estatuto Municipal en 1924, introdujo entre sus innovaciones, una generalización aún mayor de la fórmula del ensanche. No sólo mantenía en vigor las leyes de ensanche del siglo pasado, sino que convertía al mismo tiempo la actividad urbanística, en una competencia municipal ordinaria (con lo cual se hacía innecesaria la complicación de la autorización gubernamental) y, además, establecía la obligatoriedad del ensanche para los municipios más dinámicos. Esta última razón basta por sí sola para explicar la permanencia de los ensanches como una de las formas habituales de previsión y de organización del desarrollo urbano en España hasta más allá de la mitad del siglo. Aunque muchas veces ya no se trate de nada comparable a lo que fueron los grandes ensanches primeros, frecuentemente mayores que la ciudad existente, sino de piezas modestas alrededor de la ciudad antigua.

#### 4. CONTINUIDAD DE LA REFORMA INTERIOR

Dejando ahora aparte las dos clases de ampliación del espacio urbano que se estaban produciendo, ensanche y periferia, conviene recordar las características del espacio urbano heredado. Porque a principios del siglo xx, la mayor parte de la población urbana seguía habitando aún en ese espacio interior de los viejos cascos históricos. De origen romano o medieval, había venido rehaciéndose sobre sí mismo, aumentando su compactidad y su densificación hasta perder muchas veces sus originarias señas de identidad y presentaban, generalmente, problemas funcionales e higiénicos graves, frecuentemente relacionados con el hacinamiento y con la falta de desarrollo de los servicios infraestructurales modernos. Era frecuente la parcialidad del sistema de alcantarillado, la existencia de cloacas a cielo abierto y la permanencia de gran cantidad de pozos negros, de periódica extracción, en los portales, a los cuales vertían las letrinas de muchas viviendas. Además, la ciudad incluyó durante mucho tiempo, elementos de ruralidad como establos y vaquerías, corrales y cuadras, y los rebaños ovinos circulaban a menudo por las calles.

Todas estas cuestiones estaban reguladas por el variado conjunto de disposiciones de «policía urbana», unas municipales y otras estatales, y especialmente en los cuerpos de las ordenanzas, sin que la Ley de Saneamiento y Mejora Interior de las

Grandes Poblaciones de 1895 hubiese añadido nada especial. Porque esta ley, poco explícita en preceptos higiénico-sanitarios, se dirigía más a la resolución de aspectos funcionales, mejorando los procedimientos de la expropiación forzosa que había introducido la ley de 1879, para la regularización de la red viaria por ensanchamiento, rectificación o creación de calles y espacios públicos, expropiando las bandas laterales en una cierta profundidad. Esta ley, técnicamente utilizada a través de las alineaciones, estuvo sirviendo de base para las intervenciones de ese tipo realizadas en muchos puntos de las ciudades españolas durante los primeros años del siglo. En 1924 fue íntegramente incorporada al Estatuto Municipal, que prolongó así el uso de sus posibilidades de intervención y formalización durante varias décadas más, si bien con la novedad de exigir en cada población el ensamblamiento de todas las operaciones, mediante la realización de un plan completo de alineaciones.

Así pues, esa ley no contribuía a organizar el crecimiento externo de la ciudad, ni a resolver el problema de las áreas periféricas, pero sí daba instrumentos para realizar operaciones de reacondicionamiento de las partes antiguas. Preocupaciones higienistas, algunas veces, ante condiciones de deterioro o insalubridad, razones de dignificación y embellecimiento («ornato»), en otras, pero sobre todo el propósito de mejorar el sistema circulatorio y representativo, serán los motivos invocados para plantear unas transformaciones que, por otra parte, surgen como operaciones de reconversión de rentas de posición en lugares privilegiados de la ciudad. Es así como se inicia el capítulo de las Grandes Vías, que en algunas ciudades españolas se acometerá en las primeras décadas del siglo, aunque en Granada, Barcelona y Madrid contaba con antecedentes del siglo anterior.

En el caso de Barcelona, la propuesta de tres grandes vías cortando la ciudad antigua arrancaba del propio Cerdá, de quien las había recogido el conocido proyecto de Baixeras en 1898. De ellas, sólo una, la actual Vía Layetana, sería realmente desarrollada a partir de 1908, estableciendo la conexión de la ciudad antigua con el ensanche, y proporcionando una gran oportunidad de revalorización inmobiliaria que permitió la construcción de un conjunto de nuevos grandes edificios en sus márgenes.

En Madrid, la apertura de la Gran Vía se inició en 1910, aunque venía planteándose desde mucho antes. El proyecto de López Sallaberry (1905) recogía ideas aparecidas también desde el siglo XIX. Su intención era rasgar el tejido de la ciudad antigua para establecer una comunicación transversal, apoyándose en el negocio inmobiliario de la revalorización de los solares de las bandas marginales, dotados de mayores posibilidades de ocupación volumétrica. El primer tramo, a partir de la calle de Alcalá, se terminó en 1917, en el punto en que se excavó la entrada al metro (que estaba entonces en construcción y se inauguraría en 1919). El segundo tramo continuó hacia el oeste, terminándose en 1921, al llegar a la plaza de Callao. Y desde allí hasta la plaza de España se desarrollaron luego las obras hasta 1932. Concedida para generar una especie de *city* comercial y financiera, los solares fueron ocupándose a buen ritmo, respondiendo la iniciativa privada a las expectativas municipales. Bancos, hoteles, cines y edificios de oficinas, intercalados con otros de viviendas, vinieron a configurar el nuevo panorama de esa reforma interior «de prestigio». Así se convirtió en modelo para otras, como expresión plástica de las fuerzas económicas y empresariales más vivas del país, que empezaban a tener su modelo en el capitalismo norteamericano.

Estas operaciones, creando nuevas arterias funcionalmente justificadas, al mismo tiempo que grandes ejes comerciales y burocráticos de prestigio, abren ese capítulo

al que nos referíamos, por sus repercusiones en otras ciudades. Unas veces serán proyectos específicos en los que la reforma interior se circunscribe a esa operación. Otras veces, la gran vía forma parte de un conjunto de modificaciones que constituyen una reforma interior más general. Unas veces se llevaron a cabo y otras se quedaron en proyecto. Y en algunas ocasiones, esta idea de gran vía «de prestigio» pervivirá como un anhelo municipal insatisfecho, y aguardará aplazada, pues existen casos de realización tardía, ya en la segunda mitad del siglo. Grandes vías planteadas en la etapa a que ahora nos referimos son las contenidas en los planes estudiados para Bilbao (1923), Zaragoza (1925), Murcia (1926) y Valencia (1928).

## 5. EVOLUCIÓN DE LA IMAGEN URBANA

Como ya vimos, a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, las ciudades españolas habían conseguido, en mayor o menor medida, una modernización real. Su espacio se había enriquecido y dignificado, por la sustitución del caserío y por la aparición de nuevos elementos importantes. Y ese proceso continuaba sin solución de continuidad, al empezar a correr el nuevo siglo.

Grandes edificios nuevos, surgidos para acoger otras funciones, hacían uso de las recientes y espectaculares posibilidades constructivas del hierro, que ya habían dejado hermosas muestras de la nueva arquitectura, en las últimas décadas del siglo anterior. Ello era especialmente visible en la construcción de mercados y estaciones de ferrocarril, a los cuales se añadirían ahora imponentes ejemplares, como las estaciones monumentales de Valencia (Estación del Norte, construida entre 1907 y 1917) y de Barcelona (Estación de Francia, construida entre 1926 y 1932). Corresponden al momento de máximo empeño de las compañías ferroviarias, para potenciar al mismo tiempo su imagen y la de la ciudad, contribuyendo poderosamente a la configuración de ésta, con la impactante presencia de unos edificios singulares, cuyos arquitectos todavía no se atreven a mostrar claramente a la ciudad la parte «industrial» de las grandes naves diáfanas, que queda oculta tras la monumentalidad convencional del edificio social que mira a la ciudad y se integra en ella.

Esta dualidad entre convencionalismo y monumentalidad estilísticos, por una parte (de referencia clásica unas veces, pero de otras varias referencias eclécticamente utilizadas en otras ocasiones, que pueden llegar incluso a un llamativo orientalismo), e innovación tecnológica, por la otra, se manifiesta también en otros grandes edificios nuevos que vienen entonces a sumarse a la transformación o a la configuración del panorama urbano, como en los ya citados grandes mercados y, especialmente, en los «palacios de cristal», con su sorprendente arquitectura ligera, combinada a veces con sólidas portadas clasicistas. Pero en otros casos, la arquitectura no sabe utilizar todavía las nuevas posibilidades expresivas que se derivarían de las características constructivas de los nuevos materiales, y usa éstos sometiénolos a los cánones tradicionales: Capiteles corintios o nazaritas, columnas y basas tomadas de los órdenes clásicos pero moldeados en hierro fundido, aparecen incorporados en esos nuevos grandes edificios, con sus proporciones alteradas por el diferente comportamiento resistente del material frente al de la piedra. Más frecuentemente, estructuras de hierro roblonadas quedarán ocultas bajo la envoltura de una arquitectura convencional que sigue su propia tradición formal, ajena aún a esa drástica renovación estética que se producirá algo más tarde, impulsada por el racionalismo funcionalista.

Pero antes se desarrolla la aventura plástica del *modernismo*, visión ibérica del *Jugend* o *Modern Style*, que durante varias décadas parece proporcionar alternativa estética para salir del atolladero de los historicismos. Su notable fortuna en Cataluña se manifiesta especialmente en una ciudad que estaba entonces en expansión, rellenando el espacio de su enorme ensanche y que adopta en gran medida ese lenguaje plástico. Así, Barcelona adquirirá entonces su cualidad de gran ciudad de la burguesía opulenta, uniendo efectivamente su nueva imagen urbana con esa manifestación del *modernismo* que todavía hoy es bien visible en gran cantidad de edificios del ensanche contruidos en las primeras décadas del siglo. Y entre ellos, la obra sorprendente de Gaudí, que desde 1883 venía trabajando en la elevación del templo de la Sagrada Familia, ese singular monumento que orna también el ensanche, junto con varias de sus más conocidas casas de pisos: Casa Calvet (1898-1900), casa Batlló (1904-1906), casa Milá (1906-1910). Obra personal que trasciende el movimiento modernista, pero que no hubiera encontrado las condiciones adecuadas para su desarrollo, sin la situación cultural creada por el éxito local del *modernismo*.

Arquitectura modernista realizada en aquel principio de siglo, puede encontrarse en otras ciudades catalanas en cantidades significativas y, de modo más esporádico y escasamente caracterizador, en otras ciudades españolas. Porque el *modernismo* se desarrolló fundamentalmente en Cataluña, mientras en el resto de España se mantenía el eclecticismo del XIX, con la coexistencia de historicismos varios, a veces pintoresquistas, a veces cultos y refinados. Muestras neoárabes y neogóticas se suceden junto a finos clasicismos helenizantes, o manifestando claramente la creciente influencia francesa de un academicismo más enfático, a lo Luis XV o Luis XVI. En Madrid, el *neomudéjar*, que venía utilizándose con éxito desde mediados del siglo anterior, continuó proporcionando un lenguaje propio que servía lo mismo para una gran iglesia que para una modesta casa de extrarradio. Pero sin desplazar al clasicismo para los más importantes edificios y monumentos, ni impedir algunas nuevas experiencias con el hierro y el cristal, ni cortar el paso a los casticismos y tradicionalismos que empezaron a hacerse presentes a partir de la primera década. Casticismos historicistas unas veces (neobarroco, neoplateresco, neorrenacentista...) y casticismos populares regionalistas otras, que se manifestarán geográficamente repartidos por las ciudades españolas al llegar la década de los veinte.

Este eclecticismo arquitectónico confirió al paisaje urbano que se creaba en este primer tercio del siglo, un carácter heterogéneo y un tanto abigarrado. Ello ocurría especialmente en esos espacios singulares en los que se concentraba nueva edificación, como eran las operaciones de reforma interior, y especialmente en las grandes vías. Con matices, puede generalizarse lo que se ha dicho de la ejecución de la de Madrid: «Los órdenes clásicos gigantes reinterpretados enfáticamente, con columnas y pilastras de varios pisos de altura, y los temples de coronación, alternan con manifestaciones más inclinadas hacia el neorrenacimiento español o un estilizado barroco, a veces con torreones decorativos. Pero otras veces se incluyen en el mismo edificio grandes elementos de cierre, ejecutados con hierro y cristal. Estucos y piedra artificial sobre basamentos (que pueden abarcar toda la primera planta) de piedra natural en grandes bloques, suelen ser los materiales más frecuentemente utilizados para la construcción de grandes ménsulas, arcos y columnas clásicas, balaustradas, ornamentos platerescos y coronaciones barrocas. A medida que avanza el siglo, van apareciendo tímidos ensayos de simplificación formal y en 1924 se usará por primera vez en este singular ámbito, el ladrillo visto, en un gran edificio de empaque cla-



sicista destinado a oficinas con un cine. Pero al mismo tiempo, se han ido produciendo muestras destacadas de continuidad de la inspiración francesa *Belle Époque*. Y en 1927 el edificio de la Telefónica supondrá la incorporación del rascacielos americano, con lo que culmina la aspiración a ese perfil de *city* con la que había nacido la Gran Vía, aunque portadas, ventanas y remates intenten mantener, a través de un suave ejercicio de diseño barroco, el enlace con la tradición<sup>2</sup>.

Además de los edificios, otros elementos contribuían a la transformación de la escena urbana. Porque del mismo modo que había ocurrido con la arquitectura, la irrupción del hierro había transformado ya en el siglo anterior la manera tradicional de construcción de puentes. El «puente de hierro», tan diferente del tradicional de piedra, había venido, como ya dijimos, a sumar su nueva silueta al panorama de muchas ciudades; unas veces para satisfacer las necesidades del paso del ferrocarril, otras para unir nuevamente las dos partes de una ciudad fluvial, que ya contaba con su puente de piedra. Y pasará tiempo todavía para que aparezcan los puentes de hormigón armado, por lo que los puentes de hierro seguirán construyéndose en las primeras décadas del siglo xx y continuaran por ello constituyendo elementos caracterizadores de esa ciudad del periodo que ahora nos ocupa.

Otra transformación la produjo la electrificación del tranvía. A principios de siglo los carromatos movidos por tracción animal o por vapor fueron sustituidos por los de tracción eléctrica. La ciudad, que ya estaba surcada de raíles, se llenó entonces de cables y tendidos, sustentados por columnas metálicas para alimentar los *trolleys*. Tendido que, además, se complicaron por la generalización del teléfono y de la iluminación pública eléctrica, que ya había aparecido, como vimos, antes del fin del siglo anterior, servida por pequeñas compañías que empleaban máquinas de vapor para producir corriente. No obstante, la utilización del ventajoso mechero *Auer* de incandescencia retrasó durante mucho tiempo la sustitución completa del alumbrado público de gas, que en muchas ciudades duró hasta entrada la segunda mitad del siglo.

Y estaban también los monumentos. Personajes históricos ligados a la ciudad fueron ocupando espacios, en efígie generalmente de bronce oscuro, sobre pedestales y acompañamientos de piedra blanca, con la intención de alimentar el recuerdo de los hombres ilustres que hicieron algo por ella, o desde ella por todo el país. Lo cual contribuía a acercar la identidad histórica de la ciudad a todos los que habitaban en ella, o por ella pasaban, pues este tipo de monumento tenía algo de proclama afirmadora de identidades colectivas ideológicamente exaltadas.

## 6. EVOLUCIÓN DE LAS PERIFERIAS:

BARRIADAS OBRERAS, CASAS BARATAS, COLONIAS, CIUDAD JARDÍN

Ya quedó claramente señalada la insuficiencia de los ensanches, para dar respuesta a todos los problemas del desarrollo urbano, y especialmente a los planteados por las necesidades de alojamiento para atender a la inmigración cuantiosa de población campesina, dependiente del salario industrial o de los servicios (incluyendo las peor valoradas actividades en servicios, como guardias, conserjes, escribientes, administra-

<sup>2</sup> F. de Terán, «Arquitectura y urbanismo», en *La edad de plata de la cultura española*, tomo XXXIX, *Historia de España Ramón Menéndez Pidal*, Madrid, 1994.

tivos, delineantes, barrenderos). Es decir, a capas sociales de los bajos niveles de renta. El hacinamiento en algunas partes del casco antiguo, con aparición de «barrios ocultos» y viviendas interiores en bloques ocupando patios, y sobre todo, la aparición de barriadas periféricas formadas al margen del control municipal, eran, como vimos, la otra cara de la realidad urbana, frente a la despejada visión de la ciudad higiénica y ordenada de los ensanches.

Porque, aunque algunas de esas barriadas periféricas que aparecieron ya en el siglo anterior habían mejorado su calidad, consiguiendo atención municipal para obtener agua, electricidad y hasta tranvía, y el crecimiento de la vegetación en los jardincillos amabilizaba su aspecto, lo cierto es también que continuaba la proliferación de aquellas otras realidades miserables a las que también nos referimos, en las ciudades más industrializadas, agravando las tensiones sociales que ya comentamos. Evidentemente, el problema de la vivienda obrera (que era una necesidad para el funcionamiento de la nueva organización económica basada en la concentración de mano de obra barata) no sólo no se resolvía de manera espontánea a través de los mecanismos económicos de aquella sociedad, sino que empeoraba. Y como ocurrió en el resto de Europa, este problema económico va a ser uno de los problemas urbanísticos dominantes durante todo el primer tercio del siglo que ahora consideramos (y como veremos después, mucho más allá también) que irá generando respuestas siempre escasas e insatisfactorias.

Como ya quedó señalado en el apartado 1 de este capítulo, al ofrecer un panorama de la situación de la población y las ciudades al principio del siglo, fue en esas barriadas periféricas donde se gestaron los movimientos reivindicativos más fuertes y eficaces. Como allí dijimos, fue en esas periferias donde se incubaron las agitaciones sociales y las huelgas repetidas, y donde se alimentó el crecimiento de las asociaciones laborales, que pronto serían amenazas reales para la estabilidad de los alarmados estamentos dominantes.

Y como, por otra parte, crecía la comprensión de que los problemas sanitarios podían afectar a toda la población sin distinciones, aunque los focos estuviesen segregados, las condiciones de vida y la situación higiénica de las barriadas periféricas adquirieron un relieve político de primer orden. Pero también nos referimos a la escasa entidad de la respuesta en el siglo XIX, no ya en términos urbanísticos, sino en los puramente constructivos, es decir, en términos de construcción de viviendas para obreros a bajo precio. Porque el problema estaba en la imposibilidad del ahorro para vivienda, a partir de los niveles salariales más bajos, que reducía directamente la demanda. Ello, unido a la escasa rentabilidad de las inversiones previas necesarias, dio lugar a que no llegaran a existir apenas sociedades constructoras y urbanizadoras, al menos hasta los años veinte. Y por otra parte, las instituciones públicas no llegaron a entrar hasta más tarde en el tema, o sólo lo hicieron muy pocas (algunos patronatos municipales constituidos para ello a finales de los años diez), distinguiéndose más bien por la mezquindad que ya las había caracterizado a finales del siglo anterior.

La situación real apenas fue alterada por la acción del Instituto de Reformas Sociales, creado en 1903, que junto con el de la legislación laboral, inició el estudio económico del tema de la «habitación de las clases obreras», y las experiencias de otros países europeos al respecto, publicando en 1907 un estudio de bases para un proyecto de ley, orientado a la introducción de la intervención pública. Fruto de esa labor fue la promulgación de la Ley de Casas Baratas de 1911, que instituye la constitución de las Juntas Municipales de Fomento y Mejora de las Habitaciones Baratas

y, al mismo tiempo, establece un conjunto de medidas (exenciones fiscales, préstamos hipotecarios y subvenciones) para estimular la construcción de este tipo de viviendas por la iniciativa privada, a través de la formación de sociedades constructoras y cooperativas.

En términos generales, por lo que respecta a la iniciativa privada, bien puede hablarse de fracaso de esas expectativas. Llegaron a construirse grupos de Casas Baratas en bastantes ciudades españolas, por lo general reducidos, pero de ningún modo puede hablarse, en ningún caso, de una actuación mínimamente cercana a las necesidades. La Ley no llegó a poder superar nunca la inhibición privada ante la falta de rentabilidad de las operaciones. La inversión se fue a otros sectores.

Probablemente el caso de mayor actividad fuese el de Bilbao, donde numerosas cooperativas levantaron muchas casas baratas a lo largo de la margen izquierda de la Ría, en Begoña y en Deusto. En 1928 se contabilizaban más de 2.300 casas baratas, construidas o en construcción, asentadas en las elevaciones que rodean la ciudad<sup>3</sup>. Pero más general fue una actividad mucho menor. En unos sitios no hubo interés suficiente, y en otros, si lo hubo inicialmente, las operaciones no llegaron a poderse realizar por motivos varios. A la escasa rentabilidad previsible, la puesta en marcha de los procedimientos iba añadiendo la inoperancia de las instituciones oficiales creadas al efecto, la lentitud de los trámites administrativos, que prácticamente obligaba a anticipar toda la financiación, y, a veces, incluso la inexistencia de los créditos previstos en la Ley. Así ocurrió, por ejemplo, con las veinticuatro cooperativas constituidas en Sevilla recién aprobada la Ley de 1911, de las que en 1913 ya no quedaba ninguna<sup>4</sup>, por lo que, dada la gravedad del problema de falta de vivienda, causado por la intensa inmigración rural de los años veinte y treinta, se produjo entonces allí uno de los crecimientos periféricos incontrolados más fuertes de las ciudades españolas.

Esa Ley de 1911 fue considerablemente modificada por su sucesora de 1921 y su importante Reglamento de 1922, que introducen, como ha señalado Bassols, innovaciones de carácter urbanístico. Refuerzan las funciones programadoras y gestoras de los ayuntamientos, y les encomiendan la de formular proyectos de urbanización. Al mismo tiempo abren la puerta a la creación de «ciudades satélites» de casas baratas, entendidas como actuaciones más importantes que los grupos de viviendas, y que requieren obras especiales de urbanización y servicios colectivos propios. Se entra así en una segunda etapa, en la que va a haber más actividad, tanto privada como municipal, pero también una notable desviación de objetivos, porque las operaciones van a ir pasando de ser destinadas a los obreros, a serlo a las clases medias, con lo que inmediatamente adquieren rentabilidad y su producción se convierte en atractivo negocio privado. Y más aún cuando, habiéndose empezado a divulgar las ideas urbanísticas inglesas del momento, se generalice aquí el uso de la denominación de «ciudad jardín», para designar a algunos de esos productos nacidos de la señalada desviación. Y así, durante los años veinte y treinta, surgirán en muchas ciudades españolas, sus correspondientes «ciudades jardín», en las cuales dicha denominación, tiene que ver mucho más con la práctica de los *garden suburbs* que se extendía por Europa, e incluso con un cebo publicitario, que con las ideas de Ebenezer Howard y el movimiento

<sup>3</sup> Luis V. García Merino, «La consolidación de Bilbao como ciudad industrial», en *Las ciudades en la modernización de España*, Madrid, 1992.

<sup>4</sup> Antonio M. Bernal y Carlos Arenas, «Sevilla: El difícil despegue de una ciudad provinciana», en *Las ciudades en la modernización de España*, op. cit.

inglés de la *Garden City*. Porque la dimensión económica volvía a determinar el carácter y la naturaleza de los nuevos conjuntos de viviendas. La posibilidad de relacionarlos con la creación de «ciudades satélites», que hubieran exigido inversiones previas y cuantiosas, se reveló pronto como difícilmente asequible. No se trataba, pues, de las verdaderas y en gran medida autónomas «ciudades jardín», propuestas por el famoso libro del británico en 1898, sino de pequeñas agrupaciones de viviendas unifamiliares, localizadas fuera de la ciudad, dotadas de pequeño jardín, promovidas como operaciones inmobiliarias de oferta de un tipo atractivo de vivienda para las clases medias, alternativo de los pisos en manzana de los ensanches. Así surgieron, por ejemplo, las «ciudades jardín» de La Coruña (1910), de Valencia (1915), de Vitoria (1919), de Burgos (1919), de Sevilla (1925) y la de Alfonso XIII de Madrid (1918).

Todo esto explica el carácter de las «colonias» que se construyeron entonces. En gran medida no serán respuesta al problema de la vivienda obrera, y la edificación lo dejará ver con claridad, ya que ahora se trata de «hotelitos». En algún caso, la propia empresa constructora que se había aprovechado de la legislación subvencionadora, advierte en la publicidad, para asegurar el buen fin de la operación, que las casas, aunque denominadas baratas, no lo parecen y que cuentan con calefacción y cuarto de baño completo. En otros casos basta comprobar que los «hotelitos» están concebidos contando con habitaciones para servicio doméstico y ofrecen una gran variedad de configuraciones formales, para diferenciarse más de la reiteración *tayloriana* de los grupos de verdaderas casas baratas.

No obstante, también hubo operaciones realizadas para obreros. Si se toma como referencia la treintena de colonias realizadas en Madrid entre 1910 y 1930, se encuentran algunas de planteamiento muy modesto, con casitas muy pequeñas de una sola planta, como la Mahou (1914) y parcialmente la Ibarrondo (1923), la Rosales (1925), la de la Fuente del Berro (1926). Las características dominantes son las de casitas individuales de dos plantas, realizadas en ladrillo enfoscado, con tejados inclinados a dos, tres o cuatro aguas, variando las formas de agrupación, incluso dentro de la misma actuación, desde las aisladas a las adosadas, pasando por las pareadas. Estilísticamente hay una gran variedad, desde el remedo del palacete, hasta la evocación de ruralismos regionalistas, especialmente vascos. En algunos casos puede hablarse de proyectos de calidad: Ciudad Jardín Alfonso XIII (1918), Colonia de la Cruz del Rayo (1929) y, parcialmente, la de la Fuente del Berro (1926). El caso de la Colonia Residencia (1929) es especialmente interesante como introductora del racionalismo. Pero para estas fechas ya había vuelto a modificarse la legislación (Decreto de 1924 y Reglamento de 1925) y había quedado reconocido ese cambio de orientación que suponía la abdicación de las iniciales preocupaciones sociales de la legislación de casas baratas. Ya no se trata de fomentar la construcción de viviendas para la clase obrera, sino para la clase media.

Por lo que respecta a los ayuntamientos, los resultados fueron muy irregulares. La constitución de las juntas previstas por la ley no empezó hasta finales de la década. Muchas ciudades no llegaron a constituirse y otras no llegaron a funcionar. Pero en algunos sitios ejercieron una cierta función, como en Bilbao, a partir de 1918, donde se construyeron los barrios de Solocoeche y Torre Urizar y numerosas viviendas, casi tantas como por las cooperativas, en la margen izquierda de la Ría.

Y es que este cambio de orientación se apoyaba en una demanda de este tipo de vivienda, que ya se había venido manifestando minoritariamente desde principios de siglo, y había dado lugar a las ofertas de los llamados «parques urbanizados», que pueden entenderse como parcelaciones de lujo, y a algunas realizaciones singulares,

en lugares de capacidad económica de las clases altas, que se podían permitir tener una casa de recreo en las afueras y un gran piso en el ensanche, como ocurría en una de las más segregadas sociedades de clases, con fuerte presencia del mundo financiero y fuerte proletarianización, que era Bilbao. Allí, en efecto, fueron surgiendo desde muy pronto, los espacios de calidad de Las Arenas (desde 1900) y sobre todo de Neguri (desde 1904), con parcelas obligatoriamente muy amplias, para casas muy grandes.

Pero sin llegar a esos casos extremos, la aparición de «ciudades jardín», entendidas como colonias más modestas de residencia de campo o de veraneo, se había venido produciendo también en otras ciudades españolas, desde los años diez. Como en el caso de los alrededores de Valencia, donde habían aparecido numerosas parcelaciones de ese tipo, con gran anarquía y dispersión espacial, en ausencia de cualquier control. Su arquitectura y su parcelación, que permite siempre la existencia del jardín, ayudan a diferenciarlas sin dudas, de las barriadas de viviendas obreras, que acogidas o no a las leyes de Casas Baratas, proliferaron en los años veinte y treinta en la periferia valenciana (son unas cuarenta entre 1910 y 1936). Entre unas y otras, bien puede decirse que el caso valenciano es de los que mejor ilustra, en este periodo que ahora estamos considerando, esa forma de configuración del nuevo espacio urbano, que había empezado a aparecer en la segunda mitad del siglo XIX, compuesto por piezas independientes diseminadas, que se produce a través de un proceso expansivo incontrolado, generado por la lucha entre el deseo de proximidad a la ciudad y la renta del suelo.

## 7. CONTINUIDAD DE LA CIUDAD LINEAL

Como se vio en la parte correspondiente al siglo XIX, la Ciudad Lineal que venía desarrollando en Madrid la Compañía Madrileña de Urbanización creada por Arturo Soria, era una experiencia pionera y original dentro de toda esta corriente, con independencia de su relación con unos planteamientos teóricos que, como ya dijimos, iban mucho más allá de la propia experiencia.

La idea había tenido eco entre la población de Madrid, y antes de la muerte del fundador, en 1920, el primer tramo de los previstos (y único que se llegaría a desarrollar) contaba con más de 4.000 habitantes fijos. La doble línea de tranvía que la recorría axialmente y la relacionaba con la ciudad por sus extremos, estaba electrificada desde 1909, después de haber conocido la tracción animal y la de vapor. Llegaba el agua del Lozoya por derivación del Canal de Isabel II. Tenía su propia fábrica de producción de electricidad para alumbrado y fuerza motriz. Contaba con una iglesia, un centro de diversiones con restaurante, teatro, frontón y velódromo. A lo largo de la calle central, abundantemente arbolada, coincidiendo con las paradas del tranvía, había quioscos con salita de espera y servicios de teléfono y vigilancia. Había también clínica, colegios, academias, tiendas de comestibles y artículos de primera necesidad, talleres de oficios, granjas y vaquerías, para producción de leche, huevos, gallinas, conejos, cabras, etc. Y había cerca de 700 variadísimas casas, rodeadas de jardines y huertas, desde auténticos palacetes hasta modestas casas de obreros. Hay una deliciosa publicación de 1911 que da cuenta de esta situación con abundante información gráfica<sup>5</sup>.

Pero la continuación de la construcción de la Ciudad Lineal, de acuerdo con el

---

<sup>5</sup> Compañía Madrileña de Urbanización, *Ciudad Lineal*, Madrid, 1911.

proyecto inicial, estaba prácticamente abandonada desde hacía mucho tiempo. Se había detenido cuando en 1908 se habían iniciado las obras del segundo tramo, empalmado con el extremo sur del primero, y se había presentado la misma dificultad que ya había aparecido antes por el extremo norte: los precios especulativos de unos terrenos que se veían revalorizados sólo por la expectativa de ese desarrollo, y que sólo a través de la expropiación, que la C. M. U. no podía realizar, hubiera podido superarse. Pero, además, las dificultades financieras fueron aumentando, hasta hacer inevitable una suspensión de pagos, que terminó con cualquier esperanza de continuación del proyecto inicial, por parte de la propia compañía, sin surgiese el apoyo institucional que tanto Arturo Soria como los que le siguieron estuvieron siempre reclamando.

Y por lo que respecta a la posible utilización la idea del cinturón completo de circunvalación, en relación con una ordenación coherente de las áreas periféricas (tema que había empezado a ser objeto de inquietudes y debate desde las primeras propuestas de Núñez Granés en 1910), lo único que puede decirse es que los profesionales españoles que estaban entonces preocupados por estas cuestiones, fueron prácticamente insensibles a tal posibilidad. A pesar de que se la pusiesen de manifiesto los insistentes esfuerzos de los responsables de la C. M. U., y especialmente los numerosos escritos del más culto e informado de los seguidores de Soria, González del Castillo.

Este entusiasta defensor de las posibilidades de la ciudad lineal, estaba en contacto con los ambientes urbanísticos de varios países europeos, y al menos desde 1913, venía difundiendo en ellos y en España las ideas de Soria, confrontándolas con las del movimiento inglés<sup>6</sup>. Veía con claridad y vehementemente lo exponía, la posibilidad de enfocar de forma ventajosa el futuro de ese espacio que rodeaba a Madrid, con base en la dimensión territorial de la teoría de la ciudad lineal al importar para ello el *regional planning* británico<sup>7</sup>. Y hasta se atrevió a proponer su utilización para una planificación regional de Londres<sup>8</sup>. Pero la fuerza del prestigio inglés y de su universalmente aceptado modelo de descentralización nucleada en ciudades satélites, que eran ciudades jardín, dejó a esa otra posibilidad de la triangulación lineal, sin una exploración y un debate que lógicamente habría merecido, si hubiera sido más potente la capacidad de reflexión propia de la incipiente cultura urbanística española del momento. Al fin y al cabo, González del Castillo era un diplomático y escritor, que rara vez pasó de expresar ideas y plantear cuestiones, aunque en 1919 llegó a presentar un interesante proyecto dibujado de ciudad lineal, limitada en longitud y ensanchada transversalmente, que era una respuesta a las críticas que ya habían surgido en los ambientes urbanísticos internacionales (especialmente la de C. B. Purdom) y que vista con los ojos actuales podríamos decir que anticipaba muchas de las propuestas posteriores, en la línea de lo que se llamaron mallas direccionales<sup>9</sup>.

<sup>6</sup> Hilarión González del Castillo, *Ciudades jardines y ciudades lineales*, Conferencia organizada por el Congreso de las Ciencias, pronunciada en el Ateneo de Madrid el 20 de junio de 1913, publicada por la Imprenta de la Ciudad Lineal, Madrid, 1913.

<sup>7</sup> *El futuro Madrid. Informe de la Compañía Madrileña de Urbanización, fundadora y constructora de la Ciudad Lineal, al Plan General de Extensión de Madrid*, Madrid, Imprenta de la Ciudad Lineal, 1927.

<sup>8</sup> Hilarión González del Castillo, «La Ciudad Lineal como expansión de Londres», en la revista *La Construcción Moderna*, julio de 1930. Noticia como «A Spanish View of London's Future», en la revista *Garden Cities and Town Planning*, diciembre de 1930.

<sup>9</sup> Hilarión González del Castillo, *Projet de Cité Lineaire Belge inspiré par la cité lineaire espagnole inventée par M. Arturo Soria y Mata: rapport présenté à l'Exposition de la Reconstruction à Bruxelles*, Madrid, Imprenta de la Ciudad Lineal, 1919.

## 8. EVOLUCIÓN DEL PLANEAMIENTO

La continuidad del planeamiento de ensanche durante todo el periodo que estamos considerando en este capítulo, a través de la aprobación de nuevos planes hasta los años treinta, es un hecho al que ya nos referimos anteriormente, y que ya pusimos en relación con la aparente contradicción que suponía la existencia de una creciente actitud crítica hacia esa forma de tratamiento insuficiente del desarrollo urbano. Producida tal crítica, por la constatada inadecuación de esos planes para dar satisfacción a determinadas demandas, que sin embargo se manifestaban como muy necesitadas de atención, era forzoso que surgiese una reflexión constructiva al respecto, encaminada a proporcionar la transformación de ese tipo de plan, o bien a crear alguna forma nueva alternativa, que pudiese actuar complementaria o sustitutoriamente. Porque, como hemos visto, la realidad de las periferias suburbanizadas era suficientemente lamentable y conflictiva como para movilizar tal reflexión, que efectivamente se produjo a lo largo de las primeras décadas del siglo, hasta conducir, como vamos a ver, a la modificación de la situación jurídica vigente, con la introducción de un nuevo sistema de planeamiento, apoyado en una nueva legislación. Pero esa reflexión iba tardar en madurar, porque no se había llegado a construir una visión integral del problema.

No era Madrid, en las primeras décadas del siglo, la ciudad de más alta conflictividad social, pero sí era una de las que presentaban más altas cifras de demanda de vivienda modesta, como correspondía a las más altas de crecimiento demográfico (que además estaban totalmente dadas por la inmigración, puesto que el crecimiento vegetativo era negativo). Más de la mitad de la población no había nacido en la ciudad. Había acudido y seguía acudiendo desde fuera, en busca de un trabajo difícil de encontrar, dada la escasa industrialización y el carácter artesanal dominante aún en el sector, aunque ya habían aparecido las primeras fundiciones, fábricas alimentarias, industria textil, de la construcción, de electricidad... La construcción, los servicios, con un gran peso en los de carácter doméstico, proporcionaban la mayor parte de los jornales a esa población inmigrante totalmente campesina, junto con oficios de la época: amas de cría, aguadores, cocheros, faroleros, traperos, buhoneros, pregoneros... Por eso, las cifras demostraban la importancia del crecimiento exterior, que se desarrollaba al margen de cualquier control, y que daba cifras de construcción superiores a las de dentro de la ciudad. Nuevos crecimientos periféricos se estaban sumando a los que ya vimos que habían aparecido en el siglo anterior, especialmente ahora en un arco sur, de Carabanchel a Atocha, y otro norte, de Chamartín a Tetuán de las Victorias. Ahí proliferaron entonces las viviendas populares colectivas de corredor, que proporcionaban muy altas densidades, en ausencia de ordenanzas y de alineaciones.

No es extraño, pues, que estos problemas, en esta ciudad sede del Gobierno, que hacía esfuerzos de dignificación, despertasen pronto interés por encontrarles solución. Y ese interés se manifiesta en primer lugar, a través de iniciativas políticas, relativas a la modificación de la situación jurídica de ese territorio exterior a la ciudad y a su ensanche, que se estaba revelando como urgentemente necesitado de regulación.

La serie de iniciativas de ese tipo, que conocemos gracias a la valiosa indagación ya citada de Bassols, había empezado realmente antes de finalizar el siglo anterior, con la aprobación de una ley en 1896, que obligaba al Gobierno, a estudiar un plan

de urbanización en una circunferencia de ocho kilómetros de radio dentro del término municipal de Madrid, y que había quedado sin cumplir. Y siguió, ya en 1903, con una proposición de ley sobre modificación de la Ley de Ensanche de 1892, cuya aprobación no prosperó, y con una nueva proposición de ley en 1910, también abortada, que reclamaba la urbanización completa de las zonas externas al ensanche, hasta el límite del término municipal, es decir, lo que se llamaba extrarradio.

Mientras tanto, el ayuntamiento de Madrid había puesto en marcha desde 1907, un análisis técnico de la situación y había encargado al ingeniero municipal, la realización de un «Proyecto para la urbanización del Extrarradio». Núñez Granés, que buscaba eficacia a corto plazo, partía de la forma más extendida de ver la situación, que aparece muy bien expresada en sus propias palabras: «cuando no existen planes de urbanización, cada propietario hace vías y construye donde y como quiere», por lo que «los resultados de tal anarquía son fáciles de prever: las calles que forman un conjunto de edificaciones construidas al azar, donde la conveniencia de cada propietario dictó, no merecen tal nombre, pues constituyen generalmente inmundas callejuelas, sin alineaciones ni rasantes racionalmente determinadas, en las que las aguas residuales se detienen despidiendo pestilentes olores o discurren libremente inficionando el aire, con gravísimo perjuicio para la salud, no sólo de los que en tales callejuelas habitan, sino también de los que viven en las poblaciones circundadas por esas vías, que llegan, poco a poco, a estar rodeadas por un cinturón infeccioso y nauseabundo que las envenena y ahoga»<sup>10</sup>. Ciertamente que su planteamiento teórico podía ser tachado de corto de miras, porque sólo aspiraba a resolver un problema práctico inmediato: disponer de alineaciones y rasantes para ordenar con coherencia global la aparición de la edificación que se solicitase construir en esos terrenos exteriores, ya que no existía normativa legal capaz de impedir autorizar esa edificación, y ello tenía las consecuencias señaladas en el párrafo transcrito. Según lo que llamaba «ideas que deben tenerse en cuenta al hacer los planes de urbanización de los alrededores de las grandes urbes»<sup>11</sup>, la acción debía limitarse a proyectar y ejecutar las obras necesarias para establecer fácil relación entre la ciudad y esas áreas externas, por medio de vías radiales, y «a unir directamente entre sí, por otras, los distintos núcleos de población que se proyecten en los alrededores, a fin de que para ir de unos a otros, no haya necesidad de dar rodeos teniendo que aproximarse o pasar por el centro». Las vías radiales se ajustarían, en lo posible, al trazado de los caminos existentes y las «envolventes» se harían siguiendo en paralelo los límites de la población. Así, las intersecciones definirían unas enormes manzanas, que llama «polígonos», cuya urbanización interior correspondería a los propietarios del suelo. Estos deberían ponerse de acuerdo entre sí para el trazado de las vías «particulares» interiores a cada polígono, que completarían el sistema con las radiales y las envolventes.

El proyecto, publicado en 1910, añadía entre las vías envolventes, una gran «vía parque» de 100 metros de anchura, vertebradora del conjunto de los grandes polígonos que, como supermanzanas, se disponían a sus lados.

Con independencia de que el trazado en sí mismo pueda ser demasiado rígido

<sup>10</sup> Ayuntamiento de Madrid, *Proyecto para la urbanización del extrarradio de dicha villa*, ingeniero autor del proyecto: Don Pedro Núñez Granés, director de Vías Públicas, Fontanería-Alcantarillas y Servicios Eléctricos del expresado Ayuntamiento, Madrid, 1910.

<sup>11</sup> Pedro Núñez Granés, *Ideas generales sobre la urbanización de los alrededores de las grandes urbes*, Madrid, 1908.



en su excesiva sumisión a la línea recta, tiene este proyecto el indudable interés de un original e innovador cambio de escala y de concepto en la utilización de un nuevo tipo de manzana, de tamaño entre diez y veinte veces el de las habituales en los ensanches, susceptible de tratamientos interiores muy diversos, tanto formal como económicamente, con su propia ordenación viaria y edificatoria, que el autor concebía en forma abierta y discontinua, como se ve en su posterior proyecto de 1916 de prolongación hacia el norte del paseo de la Castellana. Seguramente la crítica historiográfica ha sido bastante simplista en relación con este proyecto<sup>12</sup>, que ofrecía, con independencia de la calidad del trazado, una forma interesante de transición, para superar las insuficiencias de la fórmula de los ensanches.

El desarrollo de este proyecto, que fue aprobado por el ayuntamiento en 1911, requería una modificación de la legislación vigente, prevista en el texto de Núñez Granés, lo que lo dejó paralizado. En favor de su desatascamiento vino un nuevo proyecto de ley «sobre urbanización del extrarradio de Madrid», presentado a las Cortes en 1916, que proponía la expropiación de los terrenos necesarios para la realización del viario fundamental propuesto por Núñez Granés, dejando a la iniciativa privada la realización de la urbanización interior de las supermanzanas, previa la formación de planes a aprobar por el ayuntamiento. Se articulaba así un procedimiento novedoso de gran lógica, que podría haber viabilizado, en efecto, una forma válida de superación del planeamiento de ensanche. Pero al incluirse en el mismo proyecto de ley una municipalización parcial del suelo, se produjo tal oposición que hubo de ser retirado, lo mismo que volvería a ocurrir cuando fuese nuevamente planteado en 1918. No acababa de aparecer una forma jurídica reguladora, aceptable por los propietarios del suelo y los defensores de sus intereses, que además proporcionase al ayuntamiento el capital necesario para acometer la urbanización. Y si éste era el resultado de los esfuerzos por resolver el problema en el señero caso de Madrid, no es raro que ocurriera lo mismo cuando lo que se planteaba eran soluciones de carácter general, aplicables a todas las ciudades que se vieran afectadas por el fenómeno que en 1914 denunciaba el proyecto de ley sobre régimen de las zonas urbanas de las grandes poblaciones, preparado con la intención de superar con carácter general, las insuficiencias de la legislación de ensanche, y regular la urbanización de las periferias suburbiales. Proyecto de ley que tampoco prosperó.

Pero, paralelamente, estaba ocurriendo algo más en relación con este tema de los territorios externos. Había otro tipo de reflexión que se planteaba al margen de las cuestiones jurídicas, y con independencia de estos esfuerzos que hemos visto, dirigidos a la modificación de la legislación de ensanche, como paso previo y necesario para la ordenación de las periferias. Porque a estas alturas, ya habían empezado a circular mucho más generalizadamente las ideas que ponían en relación la ciudad compacta y limitada tradicional con el espacio que la rodeaba, y llevaban a verla como uno de los elementos integrantes de un conjunto territorial, de modo mucho más interactuante, abierto y complejo. Pero ello tenía ya dos formulaciones diferentes, la germánica y la británica.

No sabemos hasta qué punto la irrupción de estas ideas procedía sólo de la difusión de las respetadas elaboraciones alemanas y del espectacular éxito de las ideas de Howard, a partir de las ediciones de su famoso libro<sup>13</sup>, o si, más probablemente, es

<sup>12</sup> Incluida la mía, en *Planeamiento urbano en la España contemporánea*, Barcelona, 1978; Madrid, 1982.

<sup>13</sup> Ebenezer Howard, *Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform*, Londres, 1898.

taba operando también en Europa, a través del conocimiento de las experiencias británicas que habían sido precursoras de la «ciudad-jardín», de la tradición americana, que venía desde el siglo anterior, de los núcleos residenciales inmersos en la naturaleza y comunicados con la ciudad por un eficiente sistema de infraestructuras que Olmsted había convertido en piezas importantes de un sistema territorial en el que los otros componentes básicos eran los parques y las *parkways*; de modo que, a través de la localización de los espacios verdes y la reestructuración viaria, se llegaba a una intervención global en una amplia escala territorial. El propio Howard había aludido a esos antecedentes<sup>14</sup>.

En cualquier caso, se va a producir en este primer tercio del siglo, una cierta confrontación entre la madura urbanística germánica, y la incipiente cultura británica. La primera poseía su cuerpo disciplinar bien sistematizado a través de una actividad práctica institucional y un basamento teórico orientado claramente hacia la operatividad de una acción muy profesional, ceñida a la ampliación de la ciudad. A partir de 1910, y la Exposición Internacional de Berlín, sobre el Concurso para el Plan de esa ciudad, contaba además con una renovada elaboración teórica acerca del desarrollo de las grandes ciudades, que estaba expresado en los diversos esquemas de organización espacial de la *Grosstadt*, planteados siempre como una extensión radial de la ciudad actual, en continuidad con ella. Y, como ha señalado Piccinato, su mérito había sido poner muy profesionalmente en relación los mecanismos de formación de la ciudad, con el modo de organizar intencionadamente su espacio, utilizando como base el plano regulador y el reglamento de la edificación, con un claro rechazo de la utopía<sup>15</sup>. Frente a ello, el *amateurismo* de Howard y el *cuturalismo* de Geddes representaban una notable diferencia de talante y de actitud, que no podía dejar de manifestarse en la diferente valoración de las propuestas territoriales discontinuas y descentralizadoras de la apuesta británica, y en la apreciación de «las limitaciones del método alemán», que señalaba el propio Geddes.

Y esa confrontación se produjo realmente porque, con el nuevo siglo, se había inaugurado una nueva época de mayor contacto internacional, a través de congresos, conferencias, exposiciones y publicaciones periódicas, que propiciaban una internacionalización del debate en torno a las perspectivas del desarrollo de las grandes ciudades y de muchos temas relacionados con él, como el de la habitación popular, el de los planes reguladores, el de la legislación urbanística, etc. Y es este clima el que desde los años diez empieza a penetrar en España, bien a través de la acción de personas individuales, o bien a través de organizaciones e instituciones, como el Instituto de Reformas Sociales, que a partir de 1913, establece contacto periódico con la Federación Internacional de Ciudades Jardín y Trazado de Poblaciones, que presidía Howard y convocaba frecuentes congresos internacionales.

Entre las personas que tuvieron una mayor influencia en la difusión de este momento cultural, cabe destacar a Cebriá de Montoliú. Habiendo tomado contacto

<sup>14</sup> «Ahora diré unas palabras respecto del pasado, en su relación con el futuro. Cuando en 1898 publiqué mi libro *Garden Cities of Tomorrow*, creía ser el primer inventor del término *ciudad jardín*, pero estaba equivocado, pues ya había sido usado previamente en Estados Unidos, aunque no con las ideas asociadas en mi mente al usarlo. *Ciudad Jardín* era el nombre dado a un hermoso suburbio fundado por el señor Stewart, y destinado especialmente para los ricos.» Transcripción de la intervención de Ebenezer Howard en el Congreso Internacional de la Federación Internacional de Ciudades Jardín y Trazado de Poblaciones celebrado en Goteburgo (Suecia) en 1923, publicada por el Instituto de Reformas Sociales, Madrid, 1923.

<sup>15</sup> Giorgio Piccinato, *La costruzione dell' Urbanistica*, Roma, 1977.

con la experiencia alemana a partir de aquel concurso internacional de 1910 para el plan de Berlín, y con la inglesa, basada en las ideas de Howard, que ya constituía un importante movimiento internacionalmente conocido, las difundió en España a partir de 1912, desde la Sociedad Cívica La Ciudad Jardín, que creó en Barcelona en esa fecha, con revista propia (*Civitas*) incluida. Y desde allí desempeñó un importante papel, no sólo en la aceptación y realización en Cataluña, de los conjuntos de viviendas unifamiliares periféricos con jardín, sino también en lo referente a la asimilación y generalización de la nueva manera de entender la ciudad relacionada con su territorio, y la nueva manera que, consecuentemente, se estaba imponiendo de organizar la previsión de su desarrollo con una visión territorial. Aunque no es cierto que Montoliú lo exprese con tanta claridad como han querido sus exégetas, que pretenden que estaba nada menos que definiendo ya un nuevo modelo de planeamiento, sólo porque habla de un «concepto orgánico» que «ha de imponerse cada día con más fuerza, imprimiendo importantes cambios en el futuro desarrollo de las ciudades»<sup>16</sup>. En todo caso, puesto que habla sobre una experiencia europea general, estaría reconociendo una tendencia en los muchos planes de ciudades examinados.

Tampoco parece aceptable afirmar, dentro de ese contexto, que en el ámbito cultural catalán se había anticipado desde principio de siglo, esa nueva visión global y estructural de la ciudad, entendida ésta como parte de un amplio territorio. Es poco riguroso y bastante distorsionador de la realidad apoyar tal afirmación, como también se ha hecho, en la repulsa suscitada por la monotonía formal del ensanche, calificado entonces como «uno de los horrores mayores del mundo» (para cuya corrección se llegaba a proponer surcar de diagonales aquellos «cuadrados de falansterio comunista» y hasta edificar parte de los chaflanes)<sup>17</sup>, desde una óptica «modernista» que, obviamente era sólo morfologista, y pretender que tal condena obedecía a una nueva visión territorial del conjunto de la ciudad con los pueblos del entorno. Y esa afirmación se ha hecho a propósito del singular episodio del Plan Jaussely y su derivación en el Plan de Enlaces de 1917.

El ayuntamiento había convocado en 1903, un concurso internacional para la formación de un anteproyecto de enlaces del casco urbano de Barcelona con los pueblos del Llano y el de éstos entre sí. Porque, como ya vimos en su momento, uno de los problemas que planteaba el desarrollo de los ensanches (no sólo el de Barcelona) era precisamente el de las dificultades de encaje e inserción de las poblaciones ya existentes (núcleos rurales antiguos o industriales nuevos) de irregular disposición en planta, en el geométrico trazado general nuevo. Y esas dificultades habían hecho aconsejable en este caso un estudio especial de las zonas limítrofes y las conexiones.

El concurso fue ganado en 1905 por el arquitecto francés León Jaussely, con un deslumbrante y profundo trabajo. Deslumbrante, porque la ciudad homogénea de la geometría reiterativa de Cerdá es transformada en otra, plena de singularidades irrepetibles y de diferencias, surcada de avenidas diagonales, que se cortan en puntos estratégicos de convergencia, amenizada por un conjunto de monumentales plazas diferentes. Y profundo, porque, como ha hecho ver el estudio de Torres i Capell,

<sup>16</sup> Cebriá de Montoliú, *Las modernas Ciudades y sus Problemas a la luz de la Exposición de Construcción Cívica de Berlín (1910). Con un apéndice sobre otros Certámenes Análogos*, Publicación de la Sociedad Cívica La Ciudad Jardín, 1913.

<sup>17</sup> Joseph Puig i Cadafalch, «Barcelona d'any a venir», serie de tres artículos publicados en *La Veu de Catalunya*, 1900 y 1901.

por debajo de ese juego plástico de «arte urbano» está toda una nueva forma estructural de entender la gran ciudad como un todo complejo, en el que adquiere una gran importancia la definición del sistema de circulación. Pero según el mismo autor, «esa atención a la estructura de la aglomeración barcelonesa que aparece en este plan, es totalmente nueva en la urbanística catalana de la época», ya que hasta entonces sólo había interesado a la misma garantizar la correcta formación del espacio urbano que se iba creando, y no la organización global racionalizada del conjunto de las partes de la ciudad en el territorio, que aparece ahora en este documento a través de la zonificación de las funciones urbanas, de la estructura viaria fundamental y de la distribución de los grandes equipamientos<sup>18</sup>.

De ahí se deriva que ese famoso plan (que por muchos motivos merece ser considerado como un monumento de la cultura urbanística) constituye un episodio aislado, un tanto insólito y descontextualizado, que maneja conceptos que todavía no habían penetrado en España. Por eso, según Torres i Capell, «se puede decir que, con el concurso del Plan de Enlaces, la Urbanística de Barcelona se abre a problemas nuevos, como el de la zonificación, pero, sobre todo, se puede decir que recibe la proyección de la cultura europea; la cual, entonces, estaba en un momento clave de su constitución»<sup>19</sup>.

Durante los años siguientes al concurso, y a la elaboración de la versión definitiva del plan en 1907, debemos suponer que en Barcelona se asimilaron algunas de esas novedades que traía el mismo, como opina Torres, al examinar algunos documentos del periodo junto con las manifestaciones del pensamiento de Montoliú. Pero no se puede estar de acuerdo, porque no hay datos para sostenerlo, que ya se había configurado allí «una nueva metodología» y «un nuevo modelo de planeamiento», que venían a reemplazar a los de ensanche. Por el contrario, cuando en 1917 se aprueba por el ayuntamiento el Plano General de Urbanización de Barcelona, llamado también Plan de Enlaces, que tenía por base el plan Jaussely, se aprecia claramente en él la desaparición de muchos de los aspectos más interesantes de éste. Porque, como señala Torres, el acento en la racionalización global de la ciudad está ausente en el plan de 1917, ya que lo que seguía preocupando era la dimensión morfológica y, nuevamente, la superación del trazado geométrico de Cerdá.

Al ir avanzando el siglo, se va ampliando el ámbito y la frecuencia de las manifestaciones de esa «cultura urbanística» internacional, a cuya aparición ya nos hemos referido. En los años veinte es toda una pléyade de personalidades que luego van a ser famosas, las que se están incorporando al debate general. Los esfuerzos reguladores británicos, que se sucedían desde 1909, habían producido una nueva versión de la *Town and Country Planning Act* en 1919, y ese mismo año se aprobaría en Francia la primera legislación urbanística francesa, que sería complementada en 1924 con otra que establecería la aparición del planeamiento de la región de París. En 1920 había aparecido el segundo Manual de Gurlitt, y se había iniciado la construcción de Welwyn, la segunda de las ciudades jardín según la teoría de Howard. Y en 1924 se había

<sup>18</sup> Exhumado este plan con motivo de una exposición («Mostra dels fons municipals de plans i projectes d'urbanisme 1750-1930», celebrada en Barcelona en 1985), ha sido objeto de estudio por parte del citado autor en dos publicaciones, una contenida en *Inicis de la urbanística municipal de Barcelona*, editado por el Ayuntamiento y la Corporación metropolitana de Barcelona en 1985, y en Manuel Torres i Capell, *El planeament urbà i la crisi de 1917 a Barcelona*, Barcelona, 1987.

<sup>19</sup> *Inicis de la urbanística...*, op. cit.

producido la propuesta de ordenación de Moscú por Chestakov. Y habían aparecido diversos esquemas teóricos de organización del crecimiento de la gran ciudad. Unos rompiéndolo en sectores, por la disposición de penetraciones cuneiformes de espacio rural entre ellos, y otros articulando diversas formas de ensamblamiento con el modelo de los satélites de Howard. Y al final de esa década, en 1929, había aparecido el *First Report* del *Greater London Regional Planning Committee*. Porque dentro de este ambiente, al irse generalizando la manera global de ver la ciudad en su relación con el territorio, el nuevo tema estelar, antes de la irrupción del movimiento moderno y su traducción urbanística por los CIAM, había llegado a ser el *Regional Planning*.

Y todas estas ideas estaban también en España, como lo prueba su manifestación en escritos y documentos de la época, y especialmente en la ocasión de dos encuentros colectivos importantes: la Conferencia Nacional de la Edificación y el Congreso Nacional de Arquitectos, Primero de Urbanismo. Pero se pueden distinguir conceptualmente dos momentos, en la construcción intelectual de la nueva manera de entender la ciudad en su relación con el territorio circundante, que tiene su traducción en dos formas de plantear la intervención sobre ella, es decir, el planeamiento: primero la correspondiente a la idea de «extensión», de cuyo desarrollo vamos a ocuparnos ahora, y luego la correspondiente propiamente a la dimensión regional, de la que nos ocuparemos más tarde.

La conferencia, celebrada en Madrid en mayo y junio de 1923, había sido convocada a iniciativa del Instituto de Reformas Sociales, en relación con los graves problemas de la construcción y del paro obrero, y estaba planteada con una gran ambición temática, incluyendo temas netamente urbanísticos, como el trazado de ciudades y la construcción de ciudades-jardines y de ciudades satélites, entre otros temas de carácter fiscal y laboral, ya que de lo que se trataba era de dinamizar el sector, y especialmente de desbloquear la oferta de suelo edificable, que ya hemos visto que era una de las insuperables insuficiencias del mecanismo de producción de suelo de los ensanches.

Se produjeron intervenciones muy diversas, porque de muy diferentes procedencias eran los asistentes (desde técnicos ya avezados en los temas urbanísticos, como el arquitecto Fernández Balbuena, hasta representantes políticos como Largo Caballero y Fernando de los Ríos), de cuyo interés da cuenta la publicación realizada después por el instituto<sup>20</sup>, y se formularon unas conclusiones, entre las que figuraba la solicitud de una ley de urbanización que introdujese la obligación de redactar «planes de extensión», concebidos con un carácter claramente estructural (esquema de grandes vías de circulación y distribución de zonas de actividades diversas). Y el Gobierno se apresuró a preparar esa ley (proyecto de ley de fomento de la redificación del ministro Chapaprieta), que recogía muchas de las ideas debatidas en la conferencia, e incorporaba una concepción del planeamiento que reflejaba la evolución técnica ya aludida. Volviendo a citar a Bassols, «una de las notas más sobresalientes que se contienen en el proyecto de Chapaprieta es la superación del antiguo concepto de ensanche o extrarradio, como urbanización de un perímetro más o menos extenso, limítrofe al recinto urbano primitivo. Frente a esta idea del ensanche, toma cuerpo la concepción de «extensión de las poblaciones», que, si bien participa de la mis-

<sup>20</sup> Instituto de Reformas Sociales, *Conferencia Nacional de la Edificación. 28 de mayo-4 de junio. Madrid 1923. Memoria*, Madrid, 1924.

ma directriz expansionista del espacio urbano, no obstante aporta como novedad el concebirse bajo el prisma de una planificación urbanística integral de todo el territorio municipal o supramunicipal, en función de la expansión proyectada»<sup>21</sup>. Y, por otra parte, como también señala Bassols, el proyecto supone el reconocimiento a nivel normativo, del concepto de zonificación, como espontánea, natural y satisfactoria distribución espacial de las diversas actividades.

Este proyecto de ley, explícitamente reconocido por sus autores, como derivado de los debates de la Conferencia Nacional, respondía, pues, a las más avanzadas ideas del momento, tanto en cuanto a visión del fenómeno urbano en su dimensión territorial como en cuanto a las formas de plantear su tratamiento a través del planeamiento. Por eso daba paso al «plan de extensión», como nuevo instrumento de previsión-actuación, que tanto espacial como conceptualmente, venía a superar las limitaciones del plan de ensanche. Que la idea estaba ya enunciada antes, lo sostiene Sambricio al atribuirle su primera expresión a Amós Salvador, en un artículo publicado unos meses antes de la celebración de tal conferencia: «Por vez primera —y dejando de lado la propuesta de Arturo Soria— un arquitecto plantea en Madrid la voluntad de articular un territorio ofreciendo no ya soluciones parciales a problemas concretos —difusión de modelos de casas baratas frente al tema de falta de vivienda o definición de nuevos barrios en el extrarradio—, sino que acepta la idea de una gran ciudad global donde además pueden definirse... *ciudades semiindependientes*, lo que significa introducir el tema de las ciudades satélites como parte del estudio de la ciudad»<sup>22</sup>.

Otros textos del momento apuntan más explícitamente que el de Salvador algunas formulaciones doctrinales de interés para mostrar la enunciación de la nueva idea del plan. Como una conferencia de Ricardo de Bastida, arquitecto municipal de Bilbao, que había participado en la Conferencia Nacional, en la que hacía la crítica del planeamiento de ensanche y de los procesos independientes que desencadenaba, señalando la necesidad de un «planeamiento de la ciudad completa», en el que todos los elementos ajenos al ensanche, barrios obreros, poblados satélites, zonas comerciales e industriales, deben ser vistos como «partes integrantes de la urbe o todo» y «deben estudiarse obedeciendo a un plan de conjunto»<sup>23</sup>. Y esa enunciación que, como la de Salvador es poco más que una expresión de deseos, se acompaña de un interesante plano de Bilbao con una propuesta de ordenación de un amplio territorio a lo largo de la Ría. Y coincidiendo plenamente en la misma línea, se desarrollaba el texto que, en 1924, acompañaba a la presentación, en la revista *Arquitectura*, del Plan General de Extensión de Madrid, que había redactado un grupo de arquitectos del ayuntamiento de esa ciudad<sup>24</sup>.

Pues bien, la situación iba a cambiar, y se iba a entrar en una nueva etapa, al aprobarse el Estatuto Municipal, en marzo de 1924, por el Gobierno del general Primo de Rivera, que se había hecho con el poder en septiembre de 1923.

<sup>21</sup> M. Bassols, *op. cit.*

<sup>22</sup> Carlos Sambricio, «Las promesas de un rostro: Madrid, 1920-1940», en *Madrid, urbanismo y gestión municipal 1920-1940*, Madrid, 1984. Cita el texto de Amós Salvador, «La urbanización del extrarradio», publicado en el *Boletín de la Sociedad Central de Arquitectos*, febrero de 1923.

<sup>23</sup> Ricardo de Bastida, «Conferencia en la Asociación de Arquitectos e Ingenieros de Vizcaya», Bilbao, 17 de noviembre de 1923, publicada en *Arquitectura*, Madrid, diciembre de 1923.

<sup>24</sup> J. L. Sallaberry, P. Aranda, J. de Lorite y J. G. Cascales, «Plan General de Extensión de Madrid y su distribución en zonas. Ampliación y modificaciones a establecer en el proyecto para urbanización del extrarradio», *Arquitectura*, Madrid, febrero de 1924.

## 9. EL ESTATUTO MUNICIPAL Y SUS CONSECUENCIAS

Fue, sin duda, una importante decisión del primer Gobierno de la dictadura, proceder urgentemente a clarificar la insatisfactoria situación de la legislación urbanística, que se venía arastrando desde el siglo anterior. Y aunque lo que hizo fue refundir y coordinar con visión unitaria, con escasas innovaciones conceptuales, lo cierto es que dotó al país de un código normativo urbanístico, bastante completo, sistemático y puesto al día.

El Estatuto Municipal y su Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales, forman, en efecto, un conjunto de disposiciones de diverso carácter, que configuran la actividad urbanística como competencia netamente municipal, sustituyéndose así el carácter de operaciones excepcionales, acordadas en cada caso por el Gobierno, como ocurría hasta entonces con los planes de ensanche.

Desde el punto de vista que más puede interesar aquí, el estatuto tiene una fuerte incidencia en la forma de definir el planeamiento, como actividad obligatoria para municipios que cumplan un indicador de dinamismo que se fija (haber experimentado un crecimiento superior al 20 por 100 en el decenio 1910-1920). Sin llegar a adoptar la forma de plan unitario de conjunto, se define una forma plural, un conjunto de planes diferentes, que asume las anteriores de ensanche y de reforma interior (completada ésta ahora con la obligación del plano general de alineaciones), y añade la de «extensión», para las superficies externas a aquellas en que actúan las dos anteriores, es decir el llamado extrarradio, o superficie comprendida entre el límite del ensanche y el término municipal. Por tanto, si se utilizaban simultáneamente todos los instrumentos disponibles, estos planes podían ser al mismo tiempo, de ensanche, de reforma interior y de extensión, por lo que el resultado final, por adición de instrumentos variados para las diversas clases de suelo, podía ser un plan de conjunto de la ciudad y su futuro desarrollo, definido a través de un trazado viario, una zonificación, unas formas de edificación y unas alineaciones para el casco.

Y con apoyo en ese sistema se empezaron a preparar de inmediato, y se desarrollaron en los años siguientes, numerosos planes de ciudades españolas, frecuentemente adjudicados por concurso (Bilbao en 1926, Burgos en 1929, Sevilla en 1929, Badajoz en 1933, Logroño en 1935), o bien directamente por los equipos municipales (en 1925, se redactó así el de Zaragoza), o por encargo directo (en 1928 el de Murcia).

Es curioso comprobar que, en general, estos planes responden a una visión bastante continuista con el planeamiento de ensanche, en la medida en que lo que hacen es ofrecer nuevas áreas externas de desarrollo de la ciudad, perfectamente determinadas, delimitadas y trazadas, aunque esos trazados difieran desde el punto de vista conceptual de los simplemente cuadrículares de los ensanches.

Y es que había un cierto desfasamiento entre el sistema de planeamiento del Estatuto, todavía bastante ligado a las formas anteriores del de ensanche, y las últimas formulaciones de la teoría. Porque una vez planteado el tema de la ciudad como parte del territorio, la reflexión no se iba a detener ahí. Sobre todo, cuando en los ámbitos europeos ya se estaba planteando la cuestión regional y ello tenía inmediata recepción aquí. Basta recordar, en efecto, cómo eran seguidas las reuniones internacionales, y cómo se publicaban en Madrid las memorias de los congresos convocados por la Federación Internacional de Ciudades Jardines y Trazado de Poblaciones, que

seguía presidiendo Howard. En las reuniones de Amsterdam y de Nueva York, de 1925 y 1926, se trató con gran amplitud el tema del planeamiento regional, íntimamente relacionado con el de las ciudades satélites, y de ambas se difundieron en España las correspondientes memorias, editadas por el Ministerio de Trabajo. Así es como se pasa a esa segunda fase de la que ya hablábamos con anterioridad, en la cual se da el paso de la visión de la «extensión» a la visión «regional». Y ello se puso de manifiesto en el XI Congreso Nacional de Arquitectos («Primero de Urbanismo»), celebrado en Madrid en 1926, en el que se planteó la necesidad de la visión territorial, al tratar de entender y de organizar el futuro de la gran ciudad, introduciendo la noción de *Regional Planning*.

El sistema de planeamiento se mostraba rezagado también respecto a la elaboración teórica y doctrinal, en la ignorancia del problema, ya plenamente detectado, de la urbanización intermunicipal, es decir, de la que ya se estaba produciendo desbordando los límites administrativos de los ayuntamientos, que requería nuevas formas operativas, superadoras de la legalidad vigente. Y por esa brecha práctica se introdujo también la conciencia de la necesidad de abrir aún más el ámbito del planeamiento. Pero lo cierto es que, en términos generales, estos planteamientos aperturistas, que no tenían cabida en el Estatuto, no dejaron de moverse en terreno teórico, y sólo en Madrid y en Barcelona llegaron a dar lugar a documentos de planeamiento en esa escala territorial, de los que luego nos vamos a ocupar, al considerar aparte los casos especiales de ambas ciudades.

## 10. LAS EXPOSICIONES UNIVERSALES

A principios del siglo xx tenían ya las exposiciones universales, una importante tradición como acontecimientos de resonancia mundial, que actuaban como difusores, catalizadores y promotores de orientaciones culturales, especialmente de carácter tecnológico y artístico. Por una parte, venían siendo el marco en el que se presentaban y difundían las innovaciones y los avances. Pero, por otra, el propio marco era concebido en sí mismo como muestra de formas nuevas de construcción, de estilos arquitectónicos y de maneras de organizar el espacio urbano, que a partir de ahí, se difundían universalmente, y además, dejaban marcas indelebles en la realidad de las ciudades-sede, que solían aprovechar la ocasión para abordar su propia reestructuración y revitalización, con acondicionamientos urbanísticos y nacimiento de nuevos grandes edificios significativos. Las exposiciones universales de París en 1889, que incorporó la torre Eiffel, o la de Chicago en 1893, que consagró las líneas urbanísticas del movimiento *City Beautiful*, son buena muestra de ello.

En ese principio de siglo, Sevilla era todavía una ciudad que apenas sobrepasaba en extensión los límites de su viejo casco, ceñido por la muralla árabe, que todavía subsistía en una gran parte. La mejora de las condiciones de habitabilidad tropezaba con la incomprensión de los propietarios, opuestos a cualquier clase de contribución, lo cual retrasó la solución de los problemas de saneamiento y la ampliación de la traída de agua, hasta los años diez, acometiéndose también entonces las obras de protección contra las crecidas del río.

La idea de la exposición universal empezó a sonar desde muy pronto, inicialmente asociada a un carácter industrial y tecnológico, pero luego varió el enfoque, al surgir la idea de dedicarla a exaltar los lazos culturales y económicos con los paí-



ses hispanoamericanos, en el centenario de su independencia, al mismo tiempo que serviría para hacer una afirmación de la unidad española («España en Sevilla» fue el lema propuesto) y promover la presencia internacional de España, en una clara manifestación de espíritu regeneracionista. Y todo ello, por supuesto, debería permitir revitalizar a la ciudad y hacer posibles las mejoras urbanas pendientes y la ordenación de su crecimiento.

En 1910 empezó la complicada historia de la gestación de la exposición, llena de dudas y contradicciones sobre las formas de su financiación, que obligaron a sucesivos aplazamientos de su celebración. El emplazamiento se eligió al sur de la ciudad, en contigüidad con el Parque de María Luisa, que procedente de terrenos cedidos al ayuntamiento, había sido objeto de una original creación del famoso arquitecto paisajista francés Jean-Claude Forestier, imbuida de resonancias y recreaciones hispanomusulmanas. Inaugurado en 1914, actúa como dinamizador de la exposición y de la expansión urbana en esa dirección, que empieza a concentrar inversiones y obras en ese espacio del sur, creándose en los años siguientes una infraestructura muy completa, vertebrada por el importante paseo de la Palmera y las avenidas de la Reina Victoria y de la Raza. Allí, superponiéndose en parte con el parque, y extendiéndose hacia el sur, se desarrolló la construcción de los 177 pabellones de las naciones inscritas en el certamen y los edificios monumentales que prolongaron hacia el sur la Sevilla representativa y desencadenaron el proceso de urbanización de una especie de ensanche (no concebido como tal), acaparado desde el principio por los grupos sociales de más elevada economía<sup>25</sup>.

Pero por su repercusión en el carácter de la ciudad, no se puede olvidar ese proceso paralelo de transformación interna, que se ha denominado «sevillanización de Sevilla»<sup>26</sup>, dentro de esa operación de creación de una imagen propia de la ciudad, sobre una arquitectura historicista de tradición local, sobre la que se montó la exposición, de acuerdo con el proyecto de Aníbal González, que no dudó en inventar el «tipismo sevillano», plantando las calles y plazas de naranjos y llenando la ciudad de nuevos «rincones con gracia»<sup>27</sup>.

En cualquier caso, y aunque se ha repetido mucho que la exposición dejó arruinada a la ciudad, sin reportarle los esperados beneficios, lo cierto es que también gracias a ella, en gran medida, Sevilla llegó a ser la hermosa ciudad que es.

Por su parte, Barcelona había sido ya sede de una exposición universal en 1888, que había contribuido poderosamente al desarrollo de la ciudad, tanto económico como urbanístico. La ciudad había incorporado para siempre, en aquella ocasión, el Parque de la Ciudadela y algunos hermosos o curiosos edificios, aparte de muchas importantes operaciones de mejora interior y la dinamización de la urbanización y edificación del ensanche.

Pero en 1929, Barcelona vuelve a ser sede de una segunda exposición universal, entendida ahora mucho más explícitamente como pretexto para dirigir el desarrollo urbano y plantear intencionadamente la reorganización de la ciudad, con la idea de la «Gran Barcelona», de la que se había empezado a hablar desde principios de siglo.

<sup>25</sup> Proceso bien descrito en Luis Marín de Terán, *Sevilla: centro urbano y barriadas*, Sevilla, 1980.

<sup>26</sup> José Manuel Macarro, «Sevilla en el primer tercio del siglo XX», en *Las ciudades en la modernización de España*, Madrid, 1992.

<sup>27</sup> Antonio Bonet Correa y otros, *Los andaluces*, Madrid, 1980.

El primer proyecto data de 1915. Independientemente del espacio de la propia exposición, la acción sobre la ciudad se manifiesta, en primer lugar, por el emplazamiento elegido, apoyando la tendencia espontánea de formación de un nuevo polo de concentración de actividades al sudeste de la ciudad. Y en segundo lugar, por todo un importante conjunto de reformas viarias, construcción de redes de saneamiento, (en el interior y en el ensanche), configuración de espacios nuevos, creación de grandes edificios nuevos o transformación de existentes, iluminación pública eléctrica, etc.

Entre esos espacios nuevos que adquieren entonces su actual configuración, están algunos de tanta importancia para la formación de la imagen de Barcelona como gran ciudad, como la plaza de Cataluña y la plaza de España. La primera, como lugar de encuentro de las Ramblas y el casco antiguo con el ensanche, y centro de la ciudad entonces, adquiere su actual forma a través de una sucesión de proyectos y modificaciones poco coherentes, que conducen a un resultado poco interesante, a pesar del espectacular emplazamiento y la dimensión de la isla central dedicada a paseos, jardines y esculturas. Y la segunda, como lugar de encuentro de la ciudad con la exposición universal, la cual abriría sus puertas a ella, era además un importante nudo de convergencia de vías principales, que aseguraba la comunicación de la ciudad con los pueblos del llano del Llobregat. Para ese espacio, desde antes de que apareciera la idea de la exposición, había la intención municipal de tomarlo como centro de la «Gran Barcelona», que era a su vez, una idea «potenciada enfáticamente por el sector de la burguesía estrechamente vinculado con el partido de la «Lliga Regionalista»<sup>28</sup>.

El proyecto de Puig i Cadafalch, de 1915, concebía una enorme plaza circular, asumiendo su papel de rotonda de convergencias viarias, pero dotándola, al mismo tiempo, del carácter de espacio introductor a la exposición, cuyo eje central se disponía convergiendo también sobre ella, a través de un cuerpo monumental semicircular con columnata, abierto en su centro para dar acceso a la exposición.

Las obras de la plaza y la urbanización de los terrenos de la exposición empezaron en los años siguientes, construyéndose la entrada semicircular, aunque el proyecto de la plaza sufrió varias modificaciones y se añadieron las torres gemelas, como puerta de la exposición, tras un concurso celebrado en 1928. Dentro del recinto se fueron disponiendo diversos palacios situados estratégicamente en la falda de la colina de Montjuïc, a lo largo de una composición axial escalonada, que tenía en lo alto el nuevo Palacio Nacional, y abajo la entrada monumental y la plaza de España. Desde el punto de vista arquitectónico, estos edificios se inscriben en la tendencia neoclasicista que convivía o había sucedido al *modernismo*, y que se prestaba bien a la necesidad de monumentalidad retórica con la que había sido concebido todo el conjunto. A su lado, los pabellones nacionales desarrollaban todo un panorama diversificado, que iba desde orientaciones folcloristas, basadas en arquitecturas populares nacionales, hasta la exquisita y depurada muestra de la naciente vanguardia, representada por el famoso pabellón alemán diseñado por Van der Rohe, con su juego de planos verticales y horizontales, entre los que discurre, fluido y continuo, un espacio ilimitado.

Paralelamente, se había desarrollado la jardinería, que incluía el tratamiento del parque de la colina de Montjuïc, rodeando a la exposición. De ella se había encargado el mismo Forestier que estaba trabajando en la exposición de Sevilla. La combi-

---

<sup>28</sup> M. Carmen Grandas, *L'Exposició Internacional de Barcelona de 1929*, Barcelona, 1988.

nación de jardines, con escalinatas, pérgolas, balaustradas, fuentes y estanques con juegos de agua, que enriquecían sus sorprendentes efectos con la iluminación, fue luego, una vez inaugurada la exposición en 1929, uno de sus mayores atractivos. Pero lo más importante y permanente que sacó Barcelona de este acontecimiento fue la transformación física de toda una parte de la ciudad, las mejoras urbanísticas y las nuevas edificaciones esparcidas por toda ella, y el cambio de la estructura general, con un nuevo centro fundamental de actividad, organizador de todo un nuevo modo de funcionamiento de la ciudad.

## 11. BARCELONA Y EL GATEPAC

Aprobado en 1931 el Estatuto de Autonomía de Cataluña, el Gobierno de la Generalitat aborda una aproximación al estudio de la ordenación del territorio catalán, a través de un llamado «Plan de distribución en zonas» de dicho territorio, del que se publicó en 1932 un estudio preliminar. Dicho estudio consta de unos análisis de información, elaborada a partir de datos geográficos, agrícolas, ganaderos, industriales y circulatorios, además de los correspondientes a existencias monumentales, reservas arqueológicas y bellezas naturales, con una división de Cataluña, en zonas agrícola, ganadera, industrial, de parques y montes, de ríos pintorescos, buena para sanatorios, de habitación y comercio, de gran tráfico, de balneario y arqueológica.

El trabajo, que no pasa de ser un esbozo, se queda en la enunciación de una posibilidad, ajena a una estrategia de actuación, completamente alejada de una intención normativa. Merece, sin embargo, recordarse en un repaso histórico de este periodo, por tratarse del primer estudio a esta escala territorial realizado en España<sup>29</sup>.

Pero más importancia tiene para esta historia la identificación de ese gobierno autonómico con las corrientes de vanguardia de la arquitectura y el urbanismo a través del GATEPAC.

Esas siglas corresponden al Grupo de Arquitectos y Técnicos Españoles Para la Arquitectura Contemporánea, que se había fundado en Zaragoza en 1930, con arquitectos de Madrid, Barcelona, Bilbao y San Sebastián, y constituía la representación española en el CIRPAC<sup>30</sup>.

Dentro del GATEPAC, el grupo Este, constituido por arquitectos catalanes, llevó siempre la iniciativa, sosteniendo una actividad combativa a través de la revista *A. C. Publicación del GATEPAC*<sup>31</sup>, que difundió la entidad del grupo dentro y fuera de España. Entre esos proyectos hay algunos muy representativos, como el corres-

<sup>29</sup> Generalitat de Catalunya, *El Pla de distribució en zones del territori català (Regional Planning). Examen preliminar i solucions provisionals*, Barcelona, 1932.

<sup>30</sup> Siglas del Comité Internacional para la Resolución de los Problemas de la Arquitectura Contemporánea, constituido en 1928 por impulso fundamentalmente de Le Corbusier, para desarrollar a nivel internacional una labor de consolidación, defensa y difusión de la arquitectura moderna, que a partir de entonces convocaría periódicamente los famosos y muy influyentes CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna), de decisiva importancia en el afianzamiento de la arquitectura y el urbanismo del Movimiento Moderno. En ellos el delegado español era el arquitecto aragonés Fernando García Mercadal, autor de la primera obra de arquitectura moderna en España, que había asistido a la sesión fundacional.

<sup>31</sup> Sólo en el último número, publicado en 1937, y escrito en catalán, la revista pasó a ser «publicació del GATCPAC», indicando la disolución del grupo inicial.

pondiente a la Diagonal de Barcelona (1931), en el que se refleja con fuerza, y de forma paradigmática, toda la simplicidad de los iniciales planteamientos racionalistas de los bloques iguales paralelos, o el de la ciudad de Reposo para el ocio de las masas, a emplazar al sur de la ciudad (1932) o, el más conocido y espectacular, la formulación de un plan de reordenación de Barcelona (1933), con la colaboración de Le Corbusier, quien lo llamó Plan Maciá, en honor del presidente de la Generalitat, que lo había encargado. Más que en los anteriores aparecen en él, en toda su pureza, los dogmas de la ciudad del Movimiento Moderno, o quizá más propiamente, las ideas del arquitecto suizo, que lo publicó con todos sus trabajos en su libro *La Ciudad Radiante*. Porque más que un plan es el alegato de una idea, de una propuesta teórica, casi un manifiesto, como solía ocurrir con los proyectos de Le Corbusier, redactados provocativamente, sin grandes posibilidades de ser llevados a la práctica: la ciudad vieja sería demolida para ser sustituida por grandes rascacielos rodeados de jardines públicos y espacios para los servicios colectivos. Por estos excesos, tanto como por la radicalidad de sus demás planteamientos, que lo convierten en exponente de los principios del Movimiento Moderno, este proyecto merece también ser recogido aquí como muestra de sintonización con una parte significativa del momento cultural europeo.

## 12. EL CASO DE MADRID

Ya hemos visto anteriormente que el planeamiento preparado por el ayuntamiento de Madrid en 1910 para el extrarradio de la ciudad se había quedado estancado y que, desde entonces, no se tomaba decisión alguna, de modo que a principios de los años veinte eran ya «unas cinco mil doscientas edificaciones, albergando una población que excede de 160.000 habitantes» las que ocupaban y se desarrollaban sin control en esa superficie exterior al ensanche<sup>32</sup>. Pero ahora ha dado tiempo a que en el ayuntamiento hayan entrado esas nuevas concepciones de la gran ciudad en el territorio, con una nueva idea de cómo debería ser el plan, y a que se cuestione dentro de la corporación la solución dada por Núñez Granés en 1910, a la que se acusa de extender un simple trazado geométrico y limitado a la periferia, manteniendo la fórmula del planeamiento de ensanche, con su comprobada incapacidad para movilizar a los propietarios hacia la construcción.

Pero los esfuerzos que, en medio de la polémica, se desarrollan durante los años siguientes, van a demostrar que el problema no era cuestión de trazados geométricos limitados o planeamientos territoriales abiertos, sino de imposibilidad de desarrollar cualquier clase de planeamiento de validez real, en ausencia de los medios económicos y los apoyos jurídicos necesarios, que no existían, para urbanizar directamente por cuenta del ayuntamiento, para romper por expropiación, el estrangulamiento de la edificación por la propiedad del suelo, para salirse del término municipal, si la edificación lo había hecho... Y el aprendizaje de esos años, avanzando entre contradicciones, con no poco desconcierto, es precisamente ése. Y así, mientras se desarrollan unos planteamientos teóricos cada vez más lúcidos en la comprensión

<sup>32</sup> Datos facilitados por E. Gallego en «La urbanización del extrarradio de Madrid», en *La Construcción Moderna*, Madrid, 1924.

de las nuevas dimensiones del fenómeno urbano, no ocurrirá lo mismo con la formulación imprecisa de las nuevas soluciones a adoptar ante los problemas concretos planteados, y se irá haciendo la constatación de la insuficiencia de los instrumentos disponibles para abordar su tratamiento y reclamando insistentemente la modificación de la legislación vigente.

Así se ve con claridad al examinar los intentos de elaboración del planeamiento de extensión de Madrid en esa década de los veinte, que empiezan con un documento de 1922, denominado Plan General de Extensión de Madrid (que no llegó a aprobarse), elaborado por una ponencia municipal. Los autores, técnicos municipales, tienen clara la necesidad de superar un planeamiento acotado, de simple trazado, a cambio de una visión territorial abierta, ilimitada, organizada sobre una red viaria estructurante y una zonificación de usos del suelo, combinada con la creación de núcleos satélites. Este planteamiento obedece, por una parte, a la nueva visión teórica de la ciudad, y, por otra, a la necesidad de romper la situación de bloqueo del suelo edificable por sus propietarios, ante la acuciante necesidad de atender a la creciente demanda de vivienda, especialmente modesta. Pero, como no podía ser de otro modo, el documento acaba en la enunciación de las condiciones que deberían darse y no se daban, para que pudiese ser operativo: actuación por expropiación, mancomunización de municipios, disponibilidades económicas ligadas a la urbanización, municipalización de transportes... Es decir, que se quedaba en una enunciación de cómo habría que actuar si se pudiese, acorde con la nueva situación conceptual, pero absolutamente inoperante.

Ante ello, Núñez Granés, desde su oficio «tracista» de ingeniero, contesta en 1924 con una propuesta que plantea prolongar fuera del extrarradio (para el que conserva el trazado de su proyecto aprobado), un trazado viario radial (aprovechando en parte y reforzando las carreteras existentes), que conecta ese extrarradio con la primera corona de pueblos, y éstos entre sí por una vía de circunvalación. Sin que Granés se lo proponga, se materializaría así físicamente el modelo howardiano, sin más que considerar satélites a esos pueblos. La ordenación del crecimiento edificatorio de éstos se regularía a través de ordenanzas, cuya acción debería ser completada con la actuación directa municipal para creación de vivienda modesta y equipamientos. Por otra parte, rechazaba el rigor segregacionista de una zonificación que, en definitiva, lo que hacía era simplemente asumir y consagrar la segregación social que espontáneamente se había ido produciendo. A cambio, ofrecía la aptitud del trazado geométrico para la ubicación indiferenciada de usos, incluyendo la proximidad de la vivienda obrera a la de las clases altas.

Sabemos por la publicación ya citada de 1924, que detrás de la otra propuesta estaban los arquitectos del ayuntamiento, que representaban la actitud conceptualmente más avanzada y sintonizada con la cultura urbanística europea, y que frente a ella, la actitud de Núñez Granés, apoyada por los otros ingenieros municipales, podía verse como conservadora y atrasada. Sin embargo, es preciso reconocer que las propuestas de Núñez Granés eran bastante más realistas y capaces de incidir en la realidad que las otras. También que, como se va a ver en la historia que sigue, los planteamientos teóricamente más avanzados y atractivos no han sido casi nunca los más eficaces, y que frente a esa inoperancia frecuente del planeamiento, ha estado siempre la operatividad de los trazados.

En 1926 hubo un nuevo intento de preparar el Plan de Extensión, esta vez de acuerdo con lo preceptuado en el Estatuto Municipal, que retoma las propuestas del

de 1922. Parece, por los comentarios que suscitó<sup>33</sup>, que fue un esfuerzo de profundización en esa línea que representaba la modernidad, hasta el punto de que formaba parte del mismo, un «Esquema para el estudio del Plan Regional», que probablemente es el primer planteamiento español en esa escala y que, como todo el documento, permanece en paradero desconocido. En cualquier caso, ocurrió lo mismo que con la propuesta antecesora de 1922, ya que el trabajo terminaba enunciando la ineludible necesidad de una nueva legislación, y pecaba de la misma imprecisión a la hora de concretar las formas operativas de desarrollarlo. Por ello, con independencia de su valor como estudio explorativo, su falta de operatividad lo dejó sin aprobación como plan.

Para romper esta cadena de infructuosos esfuerzos, el ayuntamiento de Madrid decide en 1928 convocar un concurso internacional, preparando previamente una importante «Información sobre la ciudad», que constituye un documento fundamental para conocer la situación de Madrid en ese momento, y que sirvió de base para la preparación de los proyectos presentados al concurso en 1930.

Varias veces se ha contado el resultado de este concurso, declarado desierto, pero que iba a proporcionar un documento singular, destacado entre los demás por su gran claridad de concepción, que marca un hito en la historia del planeamiento de Madrid. Nacido de la colaboración del alemán Herman Jansen y el español Secundino Zuazo, Sambricio ha demostrado la indiscutiblemente mayor paternidad del primero, en la elaboración de este documento<sup>34</sup>.

En él se ensambla lúcidamente un sistema viario y ferroviario, estructurando un conjunto urbano compuesto por la ciudad central (cerrada por una zona verde envolvente) y, a la manera del modelo radioconcéntrico, entonces ya generalizado (Howard, Stübben, Chiodi, Unwin, Rading, Wolf...), una orla de satélites enlazados por una vía perimetral, que son los pueblos de la primera corona, como en la última propuesta de Núñez Granés. Y aparte de esta organización del conjunto urbano territorial, la propuesta presentaba también una colección de ideas de reformas interiores, dentro de la propia ciudad, concebidas fundamentalmente con la intención de facilitar la circulación a través de nuevas vías rectas. Elemento estructural primordial era el eje norte sur, destinado a actuar como eje vertebrador de la extensión de la ciudad hacia el norte, en prolongación del paseo de la Castellana. Y a este eje superficial correspondía en el subsuelo, la unión de los ferrocarriles del norte con los del sur, por un túnel a través de la ciudad. La importancia de esta propuesta no está en una influencia directa sobre la ciudad, que no pudo tener, sino en su influencia en el mundo de las ideas y, debido a la resonancia del concurso, creó una imagen de Madrid, ciudad y territorio, que quedaría operante hasta mucho después, como veremos en la continuación de esta historia.

Y la continuación de esta historia tiene un primer capítulo inmediato, que es el periodo republicano, inaugurado poco después de celebrado el concurso. Porque el nuevo ayuntamiento se embarca a toda velocidad en una doble dirección, producto de una dualidad de enfoques coexistentes en el seno de la propia corporación y de los propios partidos que la dirigían (coalición de socialistas y republicanos). Pero antes de hablar de ello, hay que aclarar que este periodo breve, de 1931 a 1936, está di-

<sup>33</sup> *El futuro Madrid, op. cit.*

<sup>34</sup> Carlos Sambricio, «Herman Jansen y el Concurso de Madrid de 1929», en *Arquitectura*, núm. 303, Madrid, 1995.

vidido en tres etapas diferentes (1931-1934, 1934-1936, 1936-1939), de las cuales sólo la primera cuenta realmente, por su ímpetu creativo y renovador, enfriado por la derrota durante la segunda y distorsionado en la tercera por la situación de emergencia creada por la guerra.

La aludida dualidad se refiere a las dos actitudes que se manifiestan desde el primer momento en el enfoque de la política municipal. Para una, la mayoritaria, lo prioritario es resolver sin demora los problemas acuciantes del día a día de los estratos sociales y de los barrios menos favorecidos (vivienda, escolaridad, agua, alcantarillado, alumbrado, pavimentación, transporte público, jardines...). Para la otra es necesaria una visión previa de conjunto, que especialmente en relación con la construcción de viviendas, permita elegir adecuadamente los sitios sin comprometer el futuro, es decir, se trata de una actitud a favor del planeamiento previo previsor. El examen de las actas de las sesiones del ayuntamiento permite apreciar sin ninguna duda, a través de las intervenciones de los concejales, que el más enérgico, insistente y eficaz defensor del planeamiento era Julián Besteiro, siendo absolutamente injustificado atribuirle la actitud contraria, como se ha hecho sin fundamento, llegándose a hablar, refiriéndose a él con ánimo incomprensiblemente denigratorio, de «la voluntad reformista de un concejal que antepuso las reformas de jardines al proyecto de una gran ciudad»<sup>35</sup>. Si una de las realizaciones del ayuntamiento republicano de Madrid es el Plan de Extensión de 1931, ello se debe, sin duda ninguna, al empeño de Besteiro, ante una corporación poco inclinada a perder tiempo de acción directa. Otra cosa es que el plan, aprobado en 1933, sea, como todos los esfuerzos anteriores, poco convincente y poco operativo.

Desarrollado por la Oficina Técnica Municipal sobre las ideas del concurso de 1929, es bastante menos claro que la propuesta de Zuazo y Jansen, con un esquema viario entrecortado, sin una idea estructural definida. Y no se puede ello achacar a una mayor aproximación a la realidad, por ser menos esquemático, porque el plan adolece de la misma falta de realismo que sus antecesores, al no estar definida la instrumentación de la gestión. En el fondo, a pesar de estar aprobado como plan, no deja de ser un documento testimonial más, dedicado a reclamar esos instrumentos. Y es que en el brevísimo plazo que se le dio, el equipo técnico recién constituido, se limitó a reorganizar todos los antecedentes, presentando una nueva versión de lo mismo, en vez de cumplir, mediante un documento más modesto y realista, el aquilatado encargo que le había hecho el ayuntamiento: «trazado de la red viaria principal en la extensión de Madrid y alineaciones y rasantes en la zona del extrarradio»<sup>36</sup>. Dados los antecedentes, extralimitarse era más fácil que ceñirse al encargo.

Pero, además, el ayuntamiento republicano hizo bastante más en esa primera etapa, y no se puede estar totalmente de acuerdo con sus críticos. En primer lugar, desarrolló una nada despreciable acción de mejora real de la situación de los peores barrios de la ciudad. El ritmo de creación de escuelas con compra de edificios destinados a ello es impresionante: sólo en 1931 se inauguraron más de 200. La reestructuración de las líneas de tranvías, con extensiones importantes a barrios periféricos, la creación de bibliotecas, de baños públicos, de campos de deporte, las pavimenta-

<sup>35</sup> Carlos Sambricio, «El Plan Regional del Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid de 1939», en *Madrid, Urbanismo y Gestión Municipal*, Madrid, 1984.

<sup>36</sup> José de Lorite, *Informe sobre el plan general de extensión de 1931*, Madrid, 1932.

ciones y alumbrados, son también realizaciones de ese momento. Y aparte de esta constante atención a la acción de mejoras inmediatas, tomó decisiones importantes con visión transformadora de futuro, unas con inmediata transcendencia (como la apertura de la Casa de Campo como parque público), y planteó temas de fondo que no dio tiempo a desarrollar, como la anexión de los municipios limítrofes (con preparación de la correspondiente Carta Municipal y Ley del Gran Madrid, que sería presentada a las Cortes en 1936, después del interregno correspondiente al bienio de gobierno de derechas), la municipalización del suelo no urbano de todo el término municipal (contenida en la propuesta a las Cortes de elaboración de un proyecto de ley de municipalización del extrarradio) y el provocador enfoque dado al proyecto de prolongación del paseo de la Castellana hacia el norte, radicalizando la propuesta contenida en la aportación de Zuazo y Jansen al concurso de 1929, tanto en lo formal (sucesión de bloques paralelos iguales a ambos lados de la avenida central) como en lo social (destino de esa edificación, como la prevista en algunas otras de las mejores zonas de Madrid, para vivienda modesta).

Pero durante el periodo republicano se produjeron otras muchas cosas dignas de mención. Como la promulgación de la Ley de Obras de Puesta en Riego (OPER) en 1932, que dio lugar al inicio de la política de colonización basada en los nuevos regadíos, que realmente no daría fruto hasta después de la guerra.

Y en relación con Madrid es importante también la política del Ministerio de Obras Públicas, que dejó huellas para siempre en el desarrollo de la ciudad y abordó con criterio supramunicipal una ordenación del territorio circundante. El ministro socialista Indalecio Prieto creó pronto (1932) el Gabinete Técnico de Accesos y Extrarradio, para estudiar el conjunto de la red de carreteras junto con los problemas urbanísticos del extrarradio. A ello se añadió enseguida (1933) la coordinación de ese plan de carreteras, con la política ferroviaria de enlaces de los ferrocarriles del norte y el sur de la Península, atravesando subterráneamente la ciudad y circunvalándola por el este. También el estudio de la posibilidad de convertir en parque público la vertiente sur del Guadarrama. Todo ello se recogía, con la dirección técnica de Zuazo, en un Plan Comarcal que no llegó a aprobarse, en el que, con refuerzo de carreteras existentes y creación de nuevas, se desarrollaba otra vez una estructura radioconcéntrica, con vías radiales y cinturones anulares uniendo satélites, sólo que ahora se trataba de programar ejecución de obras reales, incluyendo entre ellas la continuación de las obras de prolongación del paseo de la Castellana hacia el norte, cuyo primer tramo inauguró el ministro en 1933.

Aunque la mayor parte de esta política fue abandonada durante los dos años siguientes, después del triunfo de la derecha, el ayuntamiento y el gobierno de izquierda, que volvieron al poder en 1936, retomaron urgentemente el aliento de la primera etapa, que esta vez iba a ser cortada de manera violenta. La ley aprobada el 18 de junio, es decir, justamente un mes antes del levantamiento militar que iba a ser el comienzo de la guerra civil, estaba destinada a poner en marcha un plan general de obras que incluía un programa completo de realización de infraestructuras, que correspondía al Plan Comarcal estudiado en aquella primera etapa.

Finalmente, del periodo republicano cabe reseñar aún un último documento de interés preparado ya durante la guerra. Creado en 1937, el Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid tenía la doble finalidad de atender a los problemas urbanos creados por la guerra en la ciudad y la de «preparar, con una labor previsora, aquellos otros que en un futuro, queremos suponer no lejano, se plantea-



rán al desenvolvimiento de la capital de España»<sup>37</sup>. Todavía no estaba claro el desenlace de la contienda y, por tanto, era plenamente pertinente una reflexión de futuro como la enunciada. En ese contexto se inscribe el estudio de un plan regional de Madrid, que sólo nos es conocido por la memoria publicada testimonialmente en 1939, cuando ya no había duda respecto al final de la guerra y resulta patético leer en ella que la finalidad del estudio era disponer de un documento «que encauce y organice, dentro de unas normas técnicas, el crecimiento probable de la ciudad después de la guerra»<sup>38</sup>.

El trabajo que explica esta memoria tiene simplemente carácter indicativo y preparatorio para la redacción de un verdadero plan regional, esbozando las orientaciones deseables y las materias a incluir. Y en primer lugar, se plantea de nuevo el tema que ya venía debatiéndose durante al menos las dos décadas anteriores acerca del modelo de desarrollo de las grandes ciudades. En este caso, el Comité adopta claramente el modelo británico del *Regional Planning*, que acababa de ser revalidado por el Segundo Informe del *Greater London Regional Planning Committee* de 1932. Las referencias a este documento y el propio desarrollo del trabajo descrito en la memoria lo confirman. En definitiva, se trata de un nuevo planteamiento del modelo descentralizador, al que se venía dando vueltas desde hacía al menos veinte años, con ideas para la organización territorial de la disposición de las actividades y la población. Con el paso del tiempo, y a través de las sucesivas experiencias desarrolladas, la formulación ha ido ganando claridad, eliminando las ambigüedades derivadas de las interferencias del modelo de la *Grosstadt*. Y nuevamente vuelve a reiterarse la organización radioconcéntrica discontinua, basada en los sistemas de infraestructuras de comunicación y en la presencia de pueblos y «satélites» nuevos (cuatro, de los que se da emplazamiento y diseño). Finalmente, el documento recoge también la enumeración de los instrumentos administrativos inexistentes, que sería necesario crear para poder desarrollar el modelo.

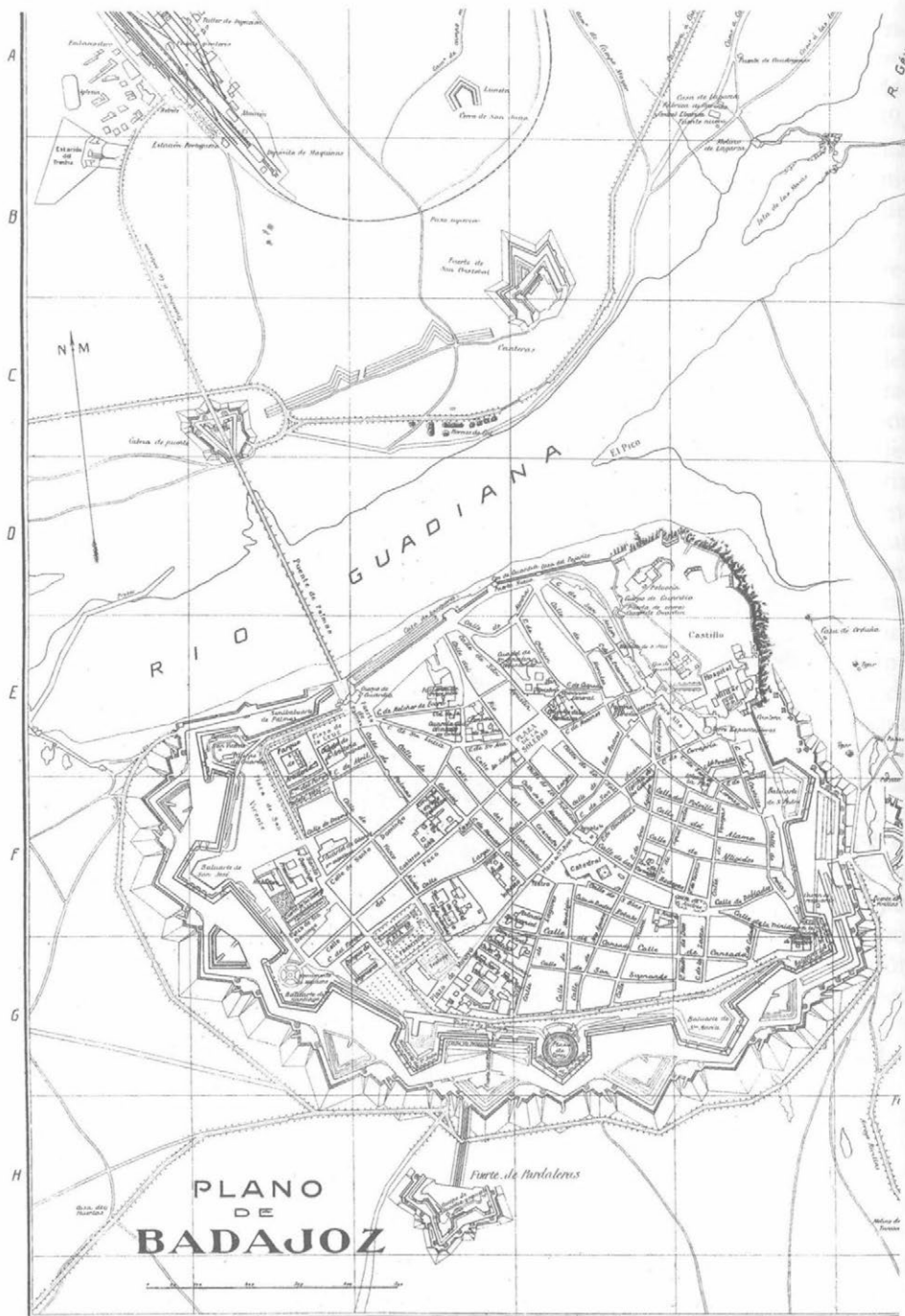
Por tanto, este documento, que cierra el periodo republicano, muestra bien la situación a la que se había llegado: la madurez teórica respecto a la forma deseable de abordar el tratamiento del desarrollo de Madrid, como el de cualquier otra gran ciudad, y la constatación de la carencia de los medios operativos para llevarlo a cabo. De ambas cosas, como se verá en el capítulo siguiente, se beneficiará la continuación de la historia después de la guerra. Y en absoluto está justificada una actitud despectiva hacia este documento, basada en su supuesta falta de interés.

<sup>37</sup> Comité de Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid, *Esquema y bases para el desarrollo de un Plan Regional de Madrid, Memoria*, Madrid, 1939.

<sup>38</sup> *Ibíd.*



Plano de Gijón en 1910. Crecimiento desarticulado por parcelaciones privadas mientras se rellena el Ensanche.



Plano de Badajoz a principios de siglo. La ciudad permanece encerrada dentro de sus importantes de fensas. (Colección de planos revisados por los ayuntamientos, *La España Regional*, Barcelona, 1913-1919.)

PLANO  
DE  
PAMPLONA

FACILITADO, REVISADO  
POR EL  
AYUNTAMIENTO

R. Ebro

Zona de las fortificaciones de la Plaza

CIUDADELA

Baluarte de San Bartolome

Baluarte de la Reina

Baluarte de San Antonio

A. Martin Editor  
BARCELONA

ESCALA

A. Martin, Editor  
BARCELONA

## ESCALA

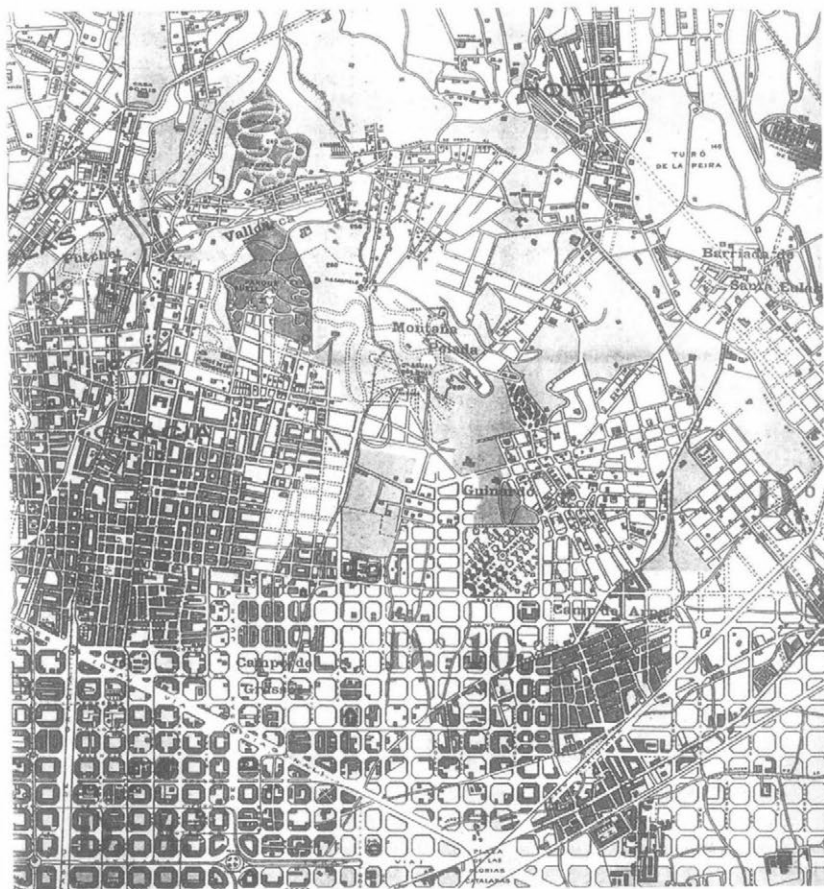
183



Plano de Alicante a principios de siglo. La ciudad se extiende ordenadamente ocupando el Ensanche (*La España Regional*).



Fragmento del plano de Madrid (*La España Regional*) mostrando el desbordamiento del Ensanche por el Norte, con la extensión de las barriadas de Cuatro Caminos y Bellas Vistas al otro lado del paseo de Ronda, límite del ensanche.

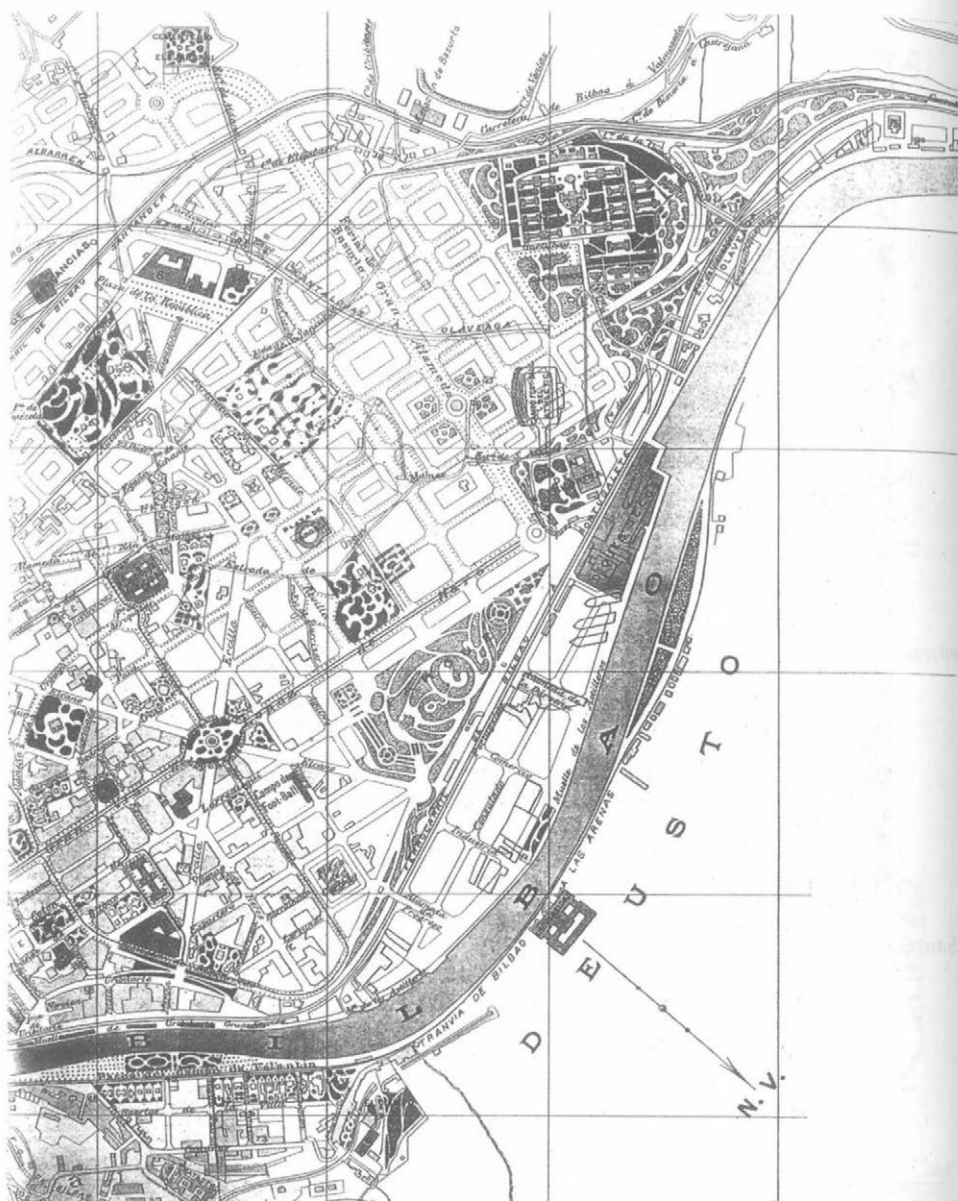


Situación del desarrollo del Ensanche de Barcelona a principios de siglo, y problemas de contacto con los pueblos del Llano, en este caso Gracia.

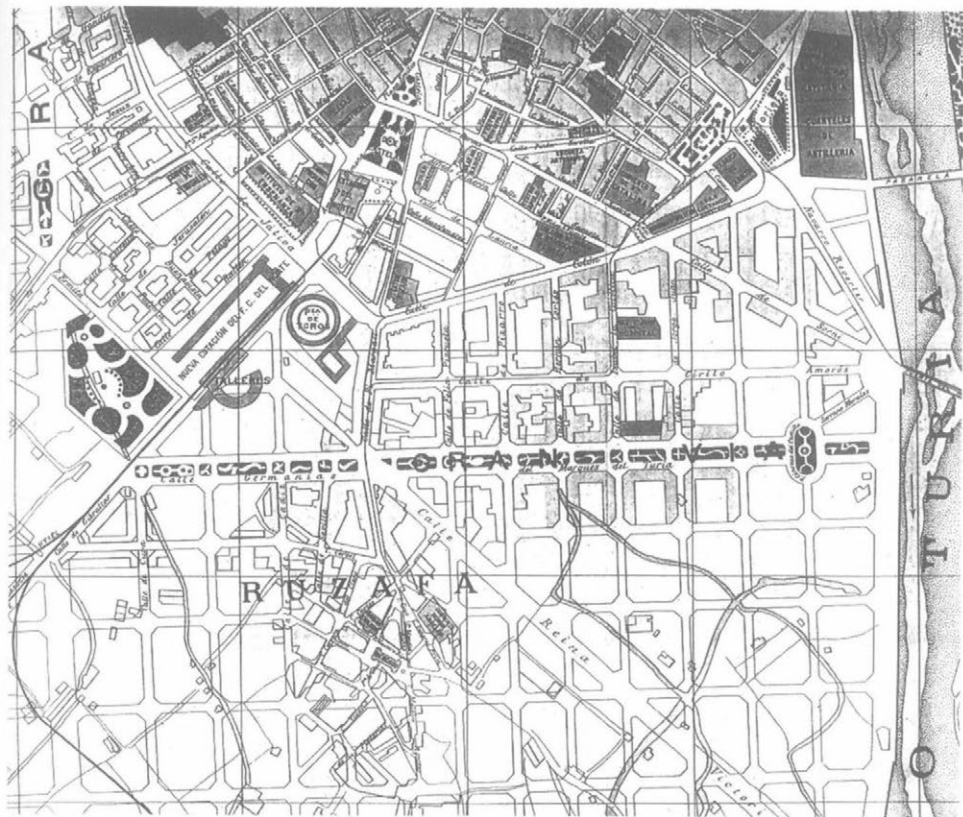


Desarrollo edificatorio de la Diagonal de Barcelona en los años veinte.





Desarrollo del Ensanche de Bilbao a principios de siglo (*La España Regional*).



Desarrollo del Ensanche de Valencia a principios de siglo (*La España Regional*). Visibles problemas de integración de los pueblos periféricos próximos, en este caso Ruzafa.



# Posición Geográfica de la Capital

según datos del INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO

Latitud - 42° 35' 57"

Longitud O. 1° 52' 46" (Meridiano de Madrid)

Distancia a la frontera de la frontera

Alturas: 827-788. Elevación del terreno: 700 metros. El río de la ciudad: 700 metros. El río de la ciudad: 700 metros. El río de la ciudad: 700 metros.

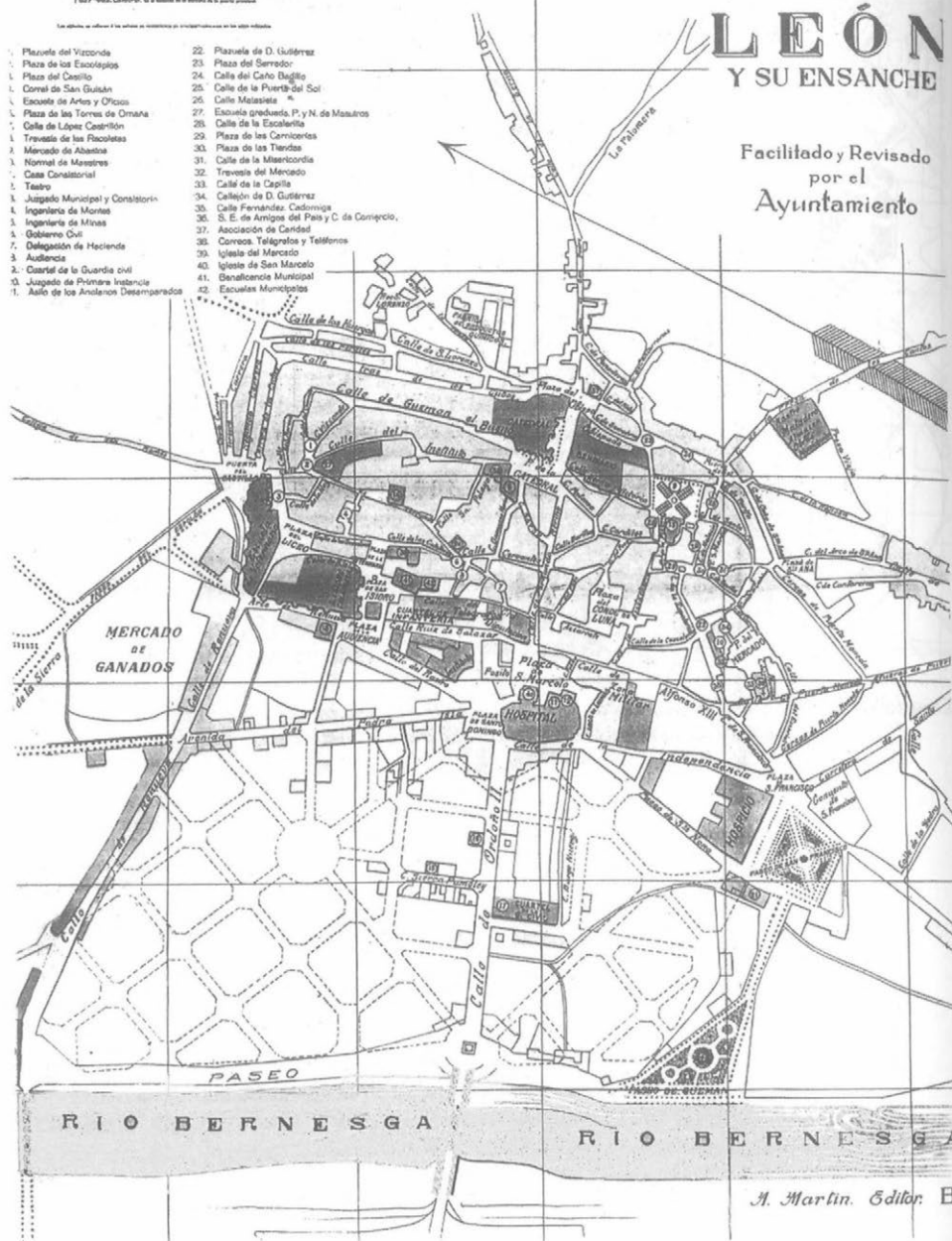
Las alturas se refieren a los edificios de importancia principal en las zonas indicadas

1. Plaza del Vizconde
2. Plaza de los Escaleros
3. Plaza del Castillo
4. Corral de San Gualdim
5. Escuela de Artes y Oficios
6. Plaza de las Torres de Omana
7. Calle de López Corderón
8. Travesía de las Escuelas
9. Mercado de Abastos
10. Normal de Maestros
11. Casa Consistorial
12. Teatro
13. Juzgado Municipal y Consistorio
14. Ingeniería de Montes
15. Ingeniería de Minas
16. Gobierno Civil
17. Delegación de Hacienda
18. Audiencia
19. Cuartel de la Guardia civil
20. Juzgado de Primera Instancia
21. Asilo de los Ancianos Desamparados
22. Plaza de D. Guillén
23. Plaza del Sermón
24. Calle del Canto Baglio
25. Calle de la Puerta del Sol
26. Calle Matasiete
27. Escuela graduada P. y N. de Maestros
28. Calle de la Escuelas
29. Plaza de las Carreras
30. Plaza de las Tiendas
31. Calle de la Misericordia
32. Travesía del Mercado
33. Calle de la Capilla
34. Callejón de D. Gutiérrez
35. Calle Fernández Cadorniga
36. S. E. de Amigos del País y C. de Comercio
37. Asociación de Ciudad
38. Correos, Telégrafos y Teléfonos
39. Iglesia del Mercado
40. Iglesia de San Marcelo
41. Beneficencia Municipal
42. Escuelas Municipales

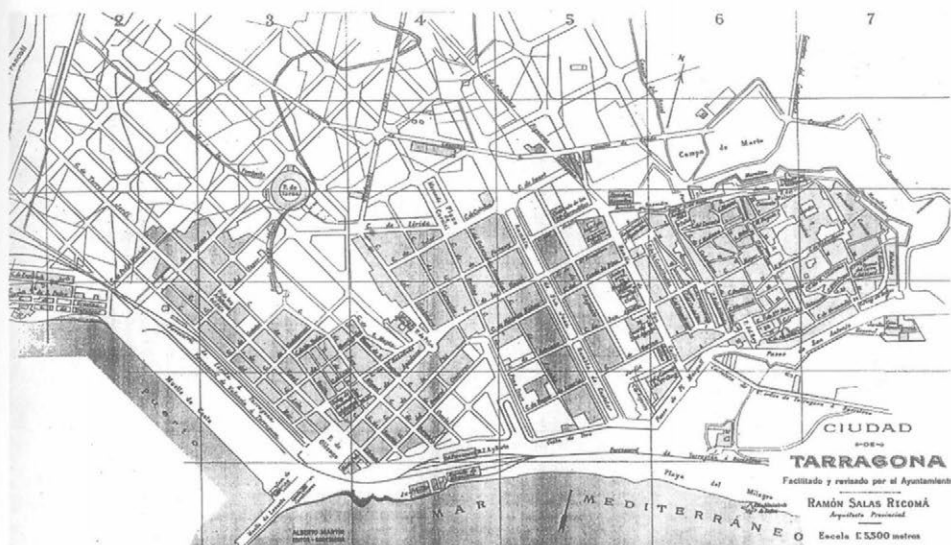
PLANO  
DE

# LEÓN Y SU ENSANCHE

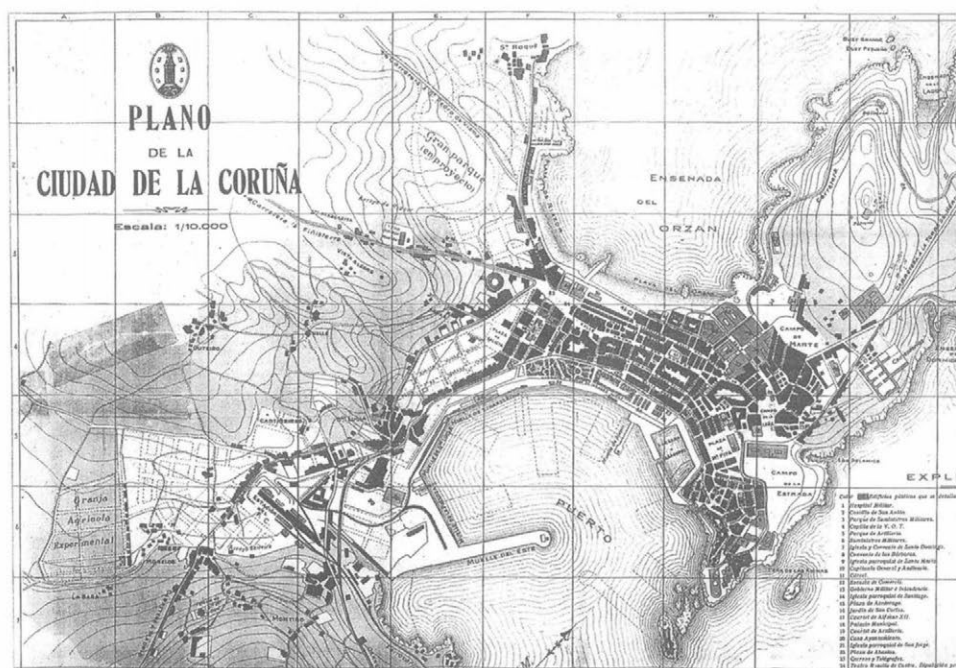
Facilitado y Revisado  
por el  
Ayuntamiento



Inicio del desarrollo del Ensanche de León (*La España Regional*).



Desarrollo del Ensanche de Tarragona (*La España Regional*).



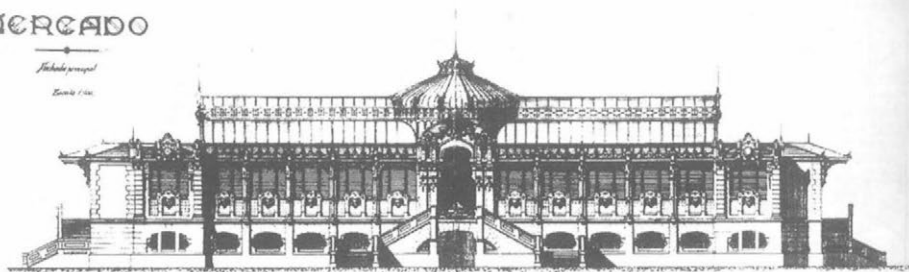
Plano de La Coruña en los años veinte, mostrando el desarrollo del Ensanche.



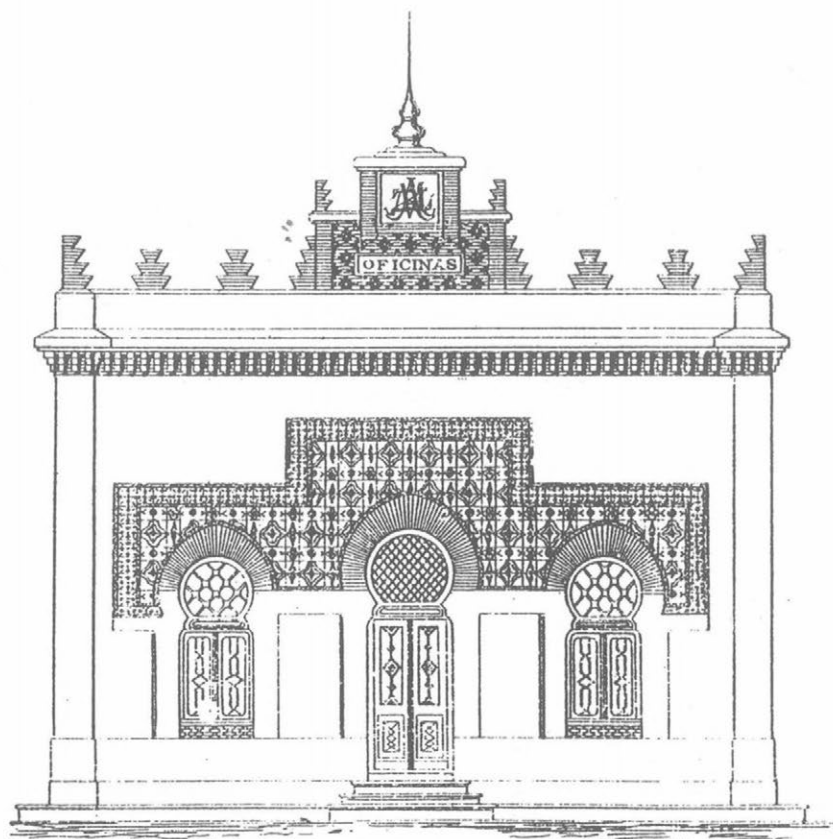
Primer tramo (Alcalá-Callao) de la Gran Vía de Madrid, según fotografía aérea de 1931. En primer término, el edificio de Telefónica.

**PROYECTO**  
DE  
**MERCADO**

*Estudio preliminar*  
Enero 1904



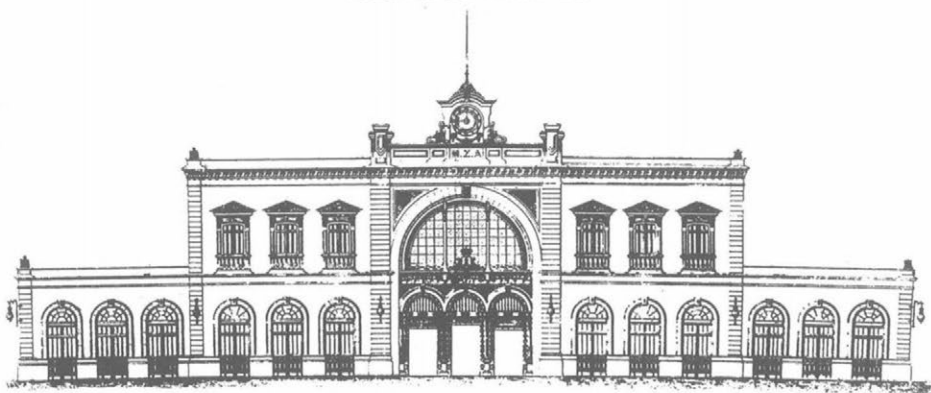
Proyecto de mercado para el barrio de Salamanca de Madrid (1904).



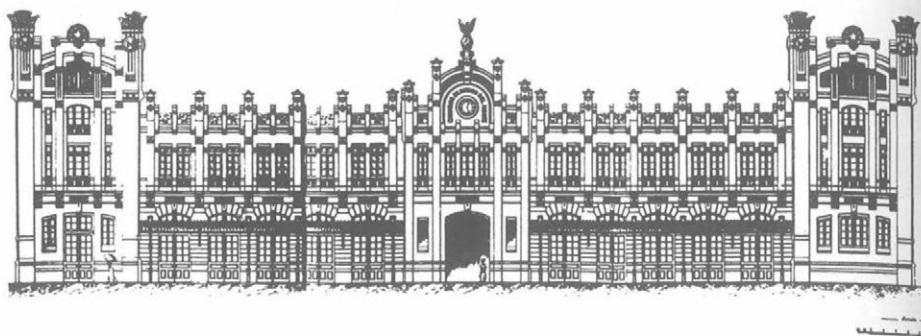
Fachada Lateral

Proyecto de pabellón en la Estación de MZA en Sevilla (1901).

COMPANIA DE FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y A ALICANTE. — LINEA DE ALBAYTIE A CARTAGENA  
ESTACION DEFINITIVA DE CARTAGENA  
FACHADA PRINCIPAL DEL EDIFICIO DE VIAJEROS



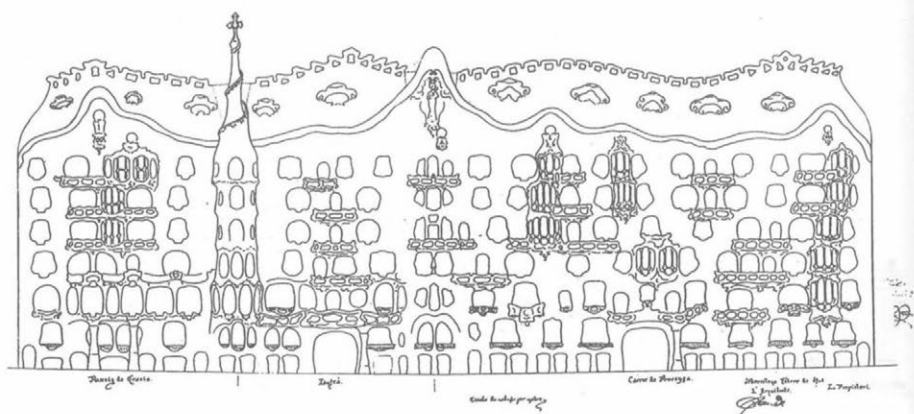
Proyecto de la Estación de Cartagena de la línea de MZA (1903).



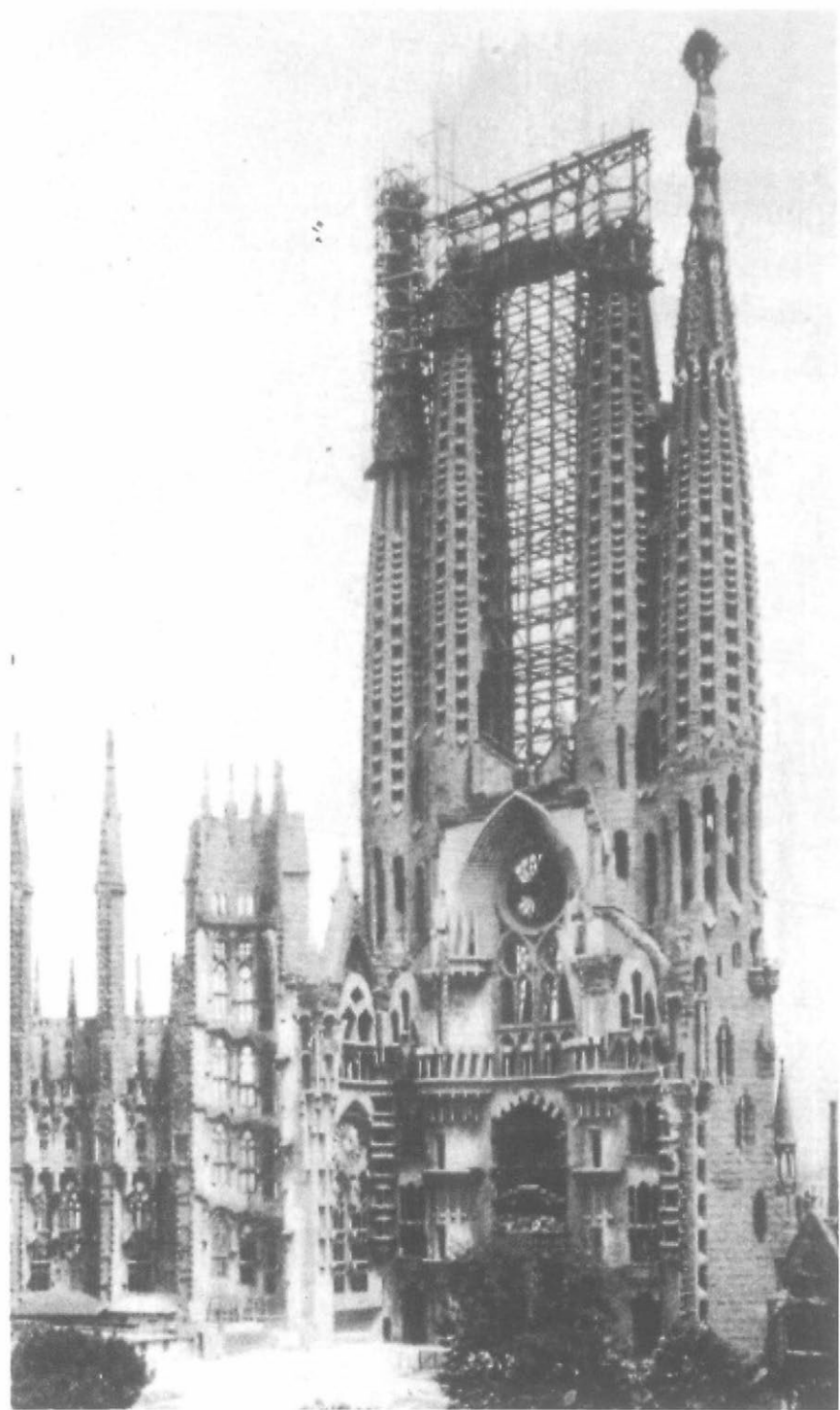
Proyecto de la Estación del Norte. Valencia (1906).



Vista de la Estación del Norte de Valencia.



Primer proyecto (luego reformado) de la casa Milà de Gaudí en Barcelona (1906).



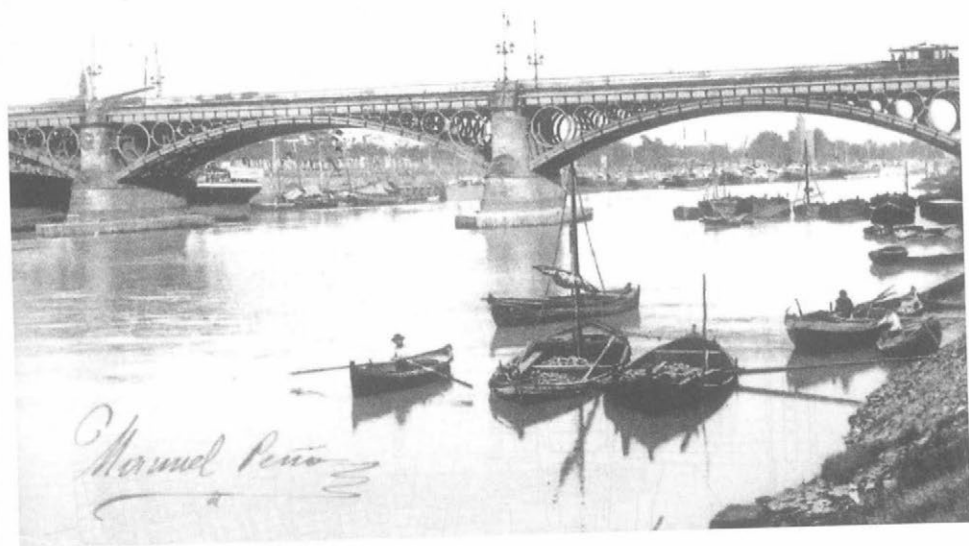
El templo de la Sagrada Familia de Barcelona, en los años treinta.

E.T.S. ARQ.  
BIBLIOTECA



Perspectiva del edificio de la Compañía Telefónica Nacional en Madrid (1925).



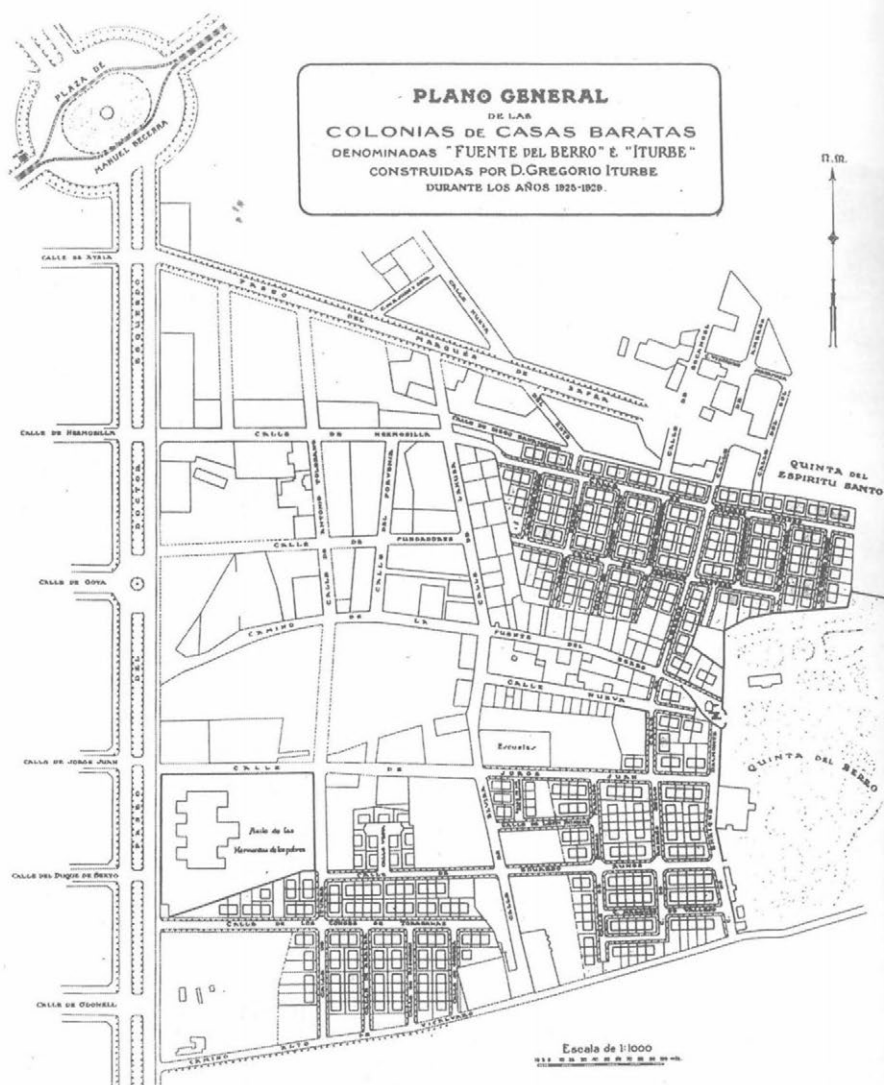


El puente de hierro llamado de Isabel II (o puente de Triana) en Sevilla.

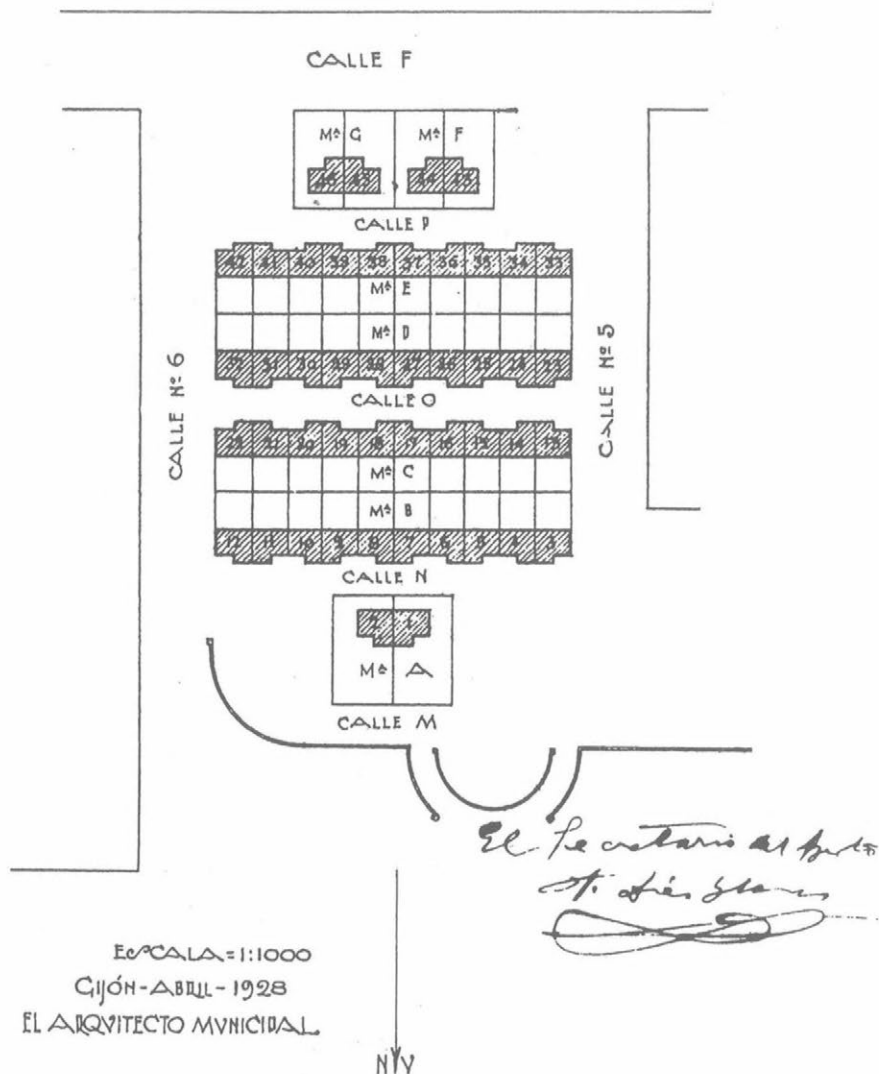


Casas Baratas Madrid Moderno. Madrid (1924).





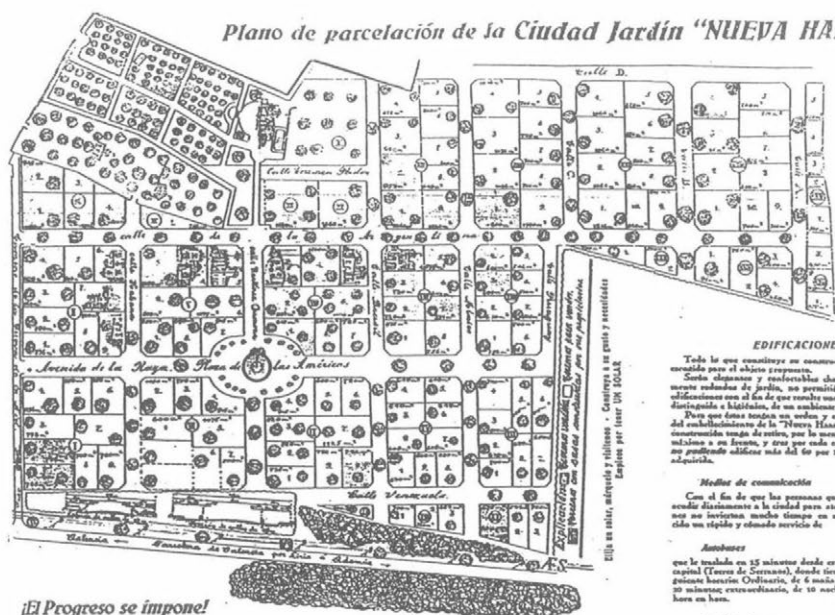
Casas Baratas Fuente del Berro. Madrid (1925).



Casas Baratas Coto de San Nicolás. Gijón (1927-1929).



## Plano de parcelación de la Ciudad Jardín "NUEVA HABANA"



### EDIFICACIONES

Toda la que constituye su construcción responde a un plan de ordenación. Son edificios y manzanas de casas modernas y modernas, de un ambiente socialmente homogéneo, de un ambiente socialmente homogéneo, de un ambiente socialmente homogéneo.

Medios de comunicación. Con el fin de que las personas que se trasladan diariamente a la ciudad para atender sus necesidades, se les facilite el acceso a ella, se han previsto los siguientes servicios de comunicación:

Autobuses. Que se trasladan en 15 minutos desde esta ciudad (Torre de Serrano), donde tiene su principal estación, a la ciudad de la Victoria, de la mañana a la noche, en un tiempo de 15 minutos.

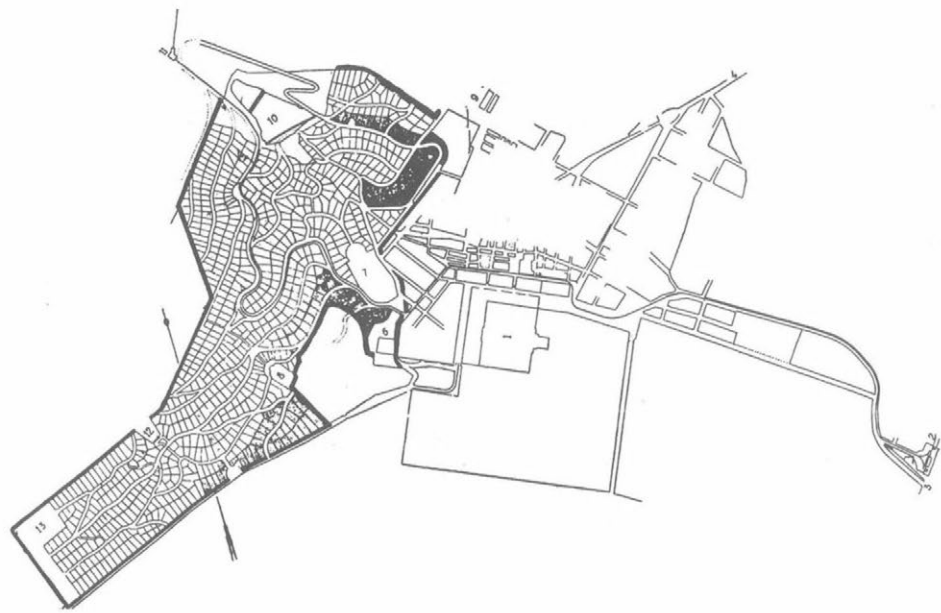
Detachos de agua. Disponen la Compañía de Aguas de la Victoria, para el abastecimiento de la ciudad.

### Infancia

Se ha previsto, y se ha previsto, en sus propias casas, recibir estas comodidades, indispensables para su buena educación, todo esto puede encontrarse en la Ciudad Jardín "Nueva Habana".

¡El Progreso se impone!  
¡Modernísimo!  
¡Algo nuevo!

Ciudad Jardín «Nueva Habana» de Valencia (1915-1930).



Proyecto para el «Parque urbanizado» de Abantos (El Escorial, Madrid, 1934).

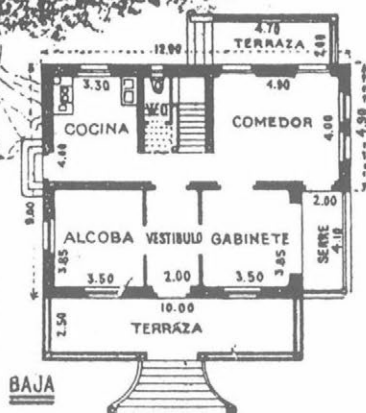
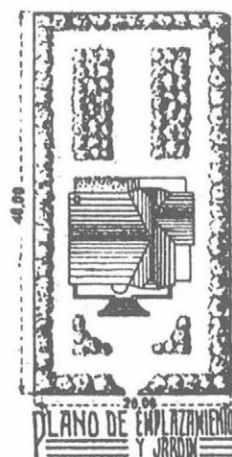
# COMPañIA MADRILEÑA DE URBANIZACIÓN



Oficinas: Lagasca 6 .MADRID  
y CIUDAD LINEAL

**Teléfonos**  
**1215 - 1253**

**Apartado**  
**411**



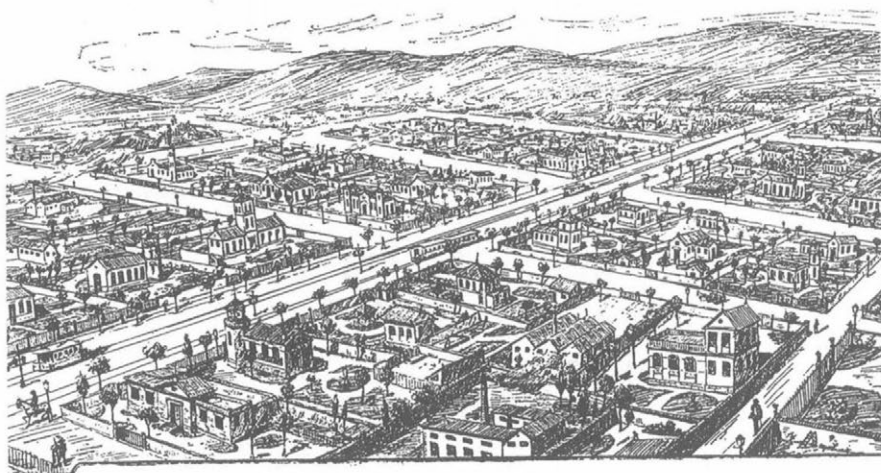
ESCALA:  METROS

201



PLAN DE LA CIUDAD LINEAL, alrededores de Madrid.—Primera y segunda barriada en construcción y explotación muy adelantada.—Cito-  
atrasen los diferentes valles y ejes de acceso a la Ciudad Lineal y que la reúnan con la capital.

Publicidad de la segunda barriada de La Ciudad Lineal de Madrid, que no llegó a realizarse.

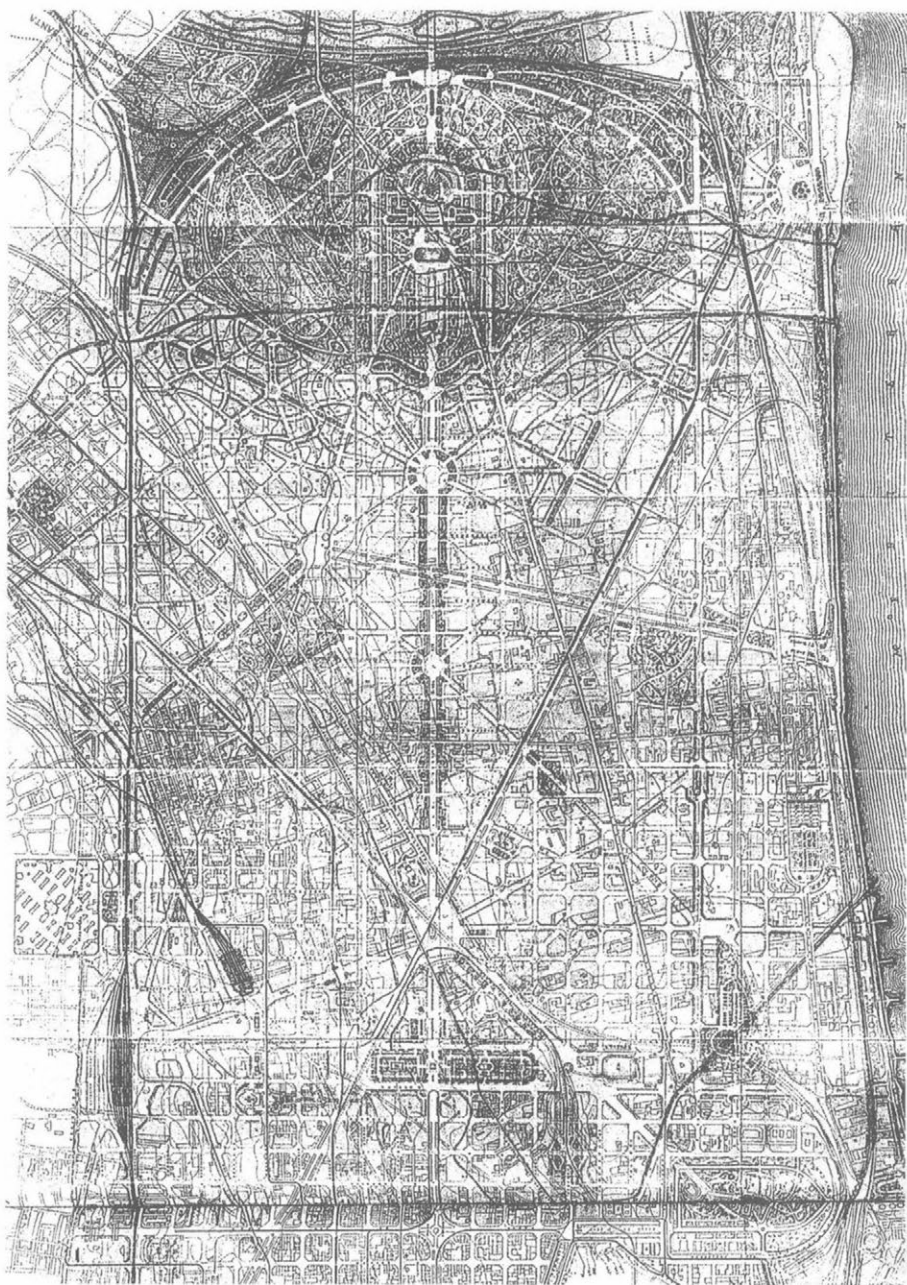


## LA CIUDAD LINEAL

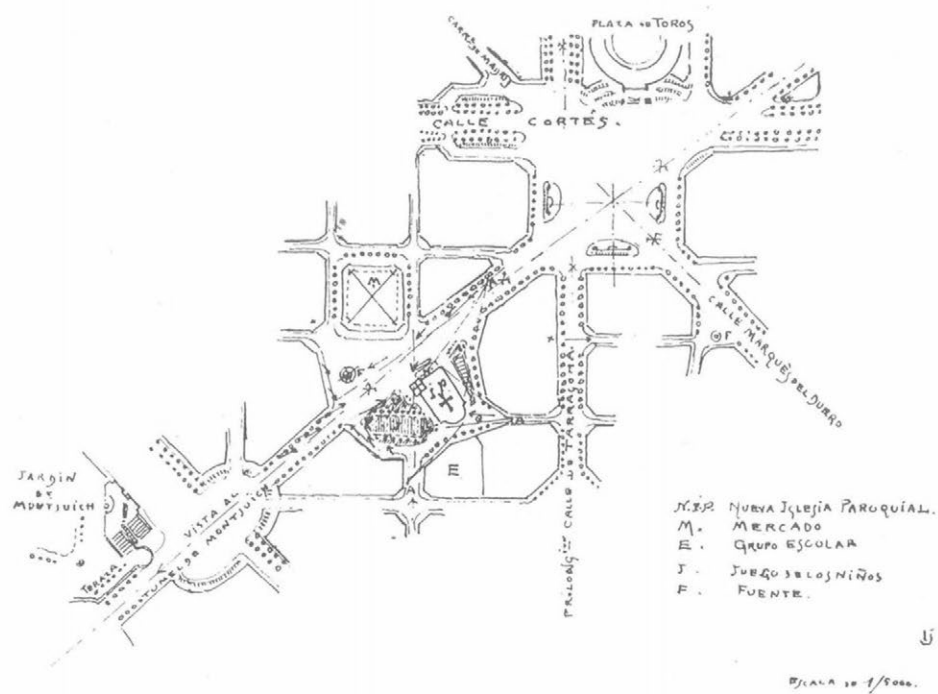
Dibujo publicitario de La Ciudad Lineal.







Fragmento de uno de los planos del proyecto de Jaussely, ganador en el concurso de 1905, para el Plan de Enlaces de Barcelona con los pueblos circundantes agregados.

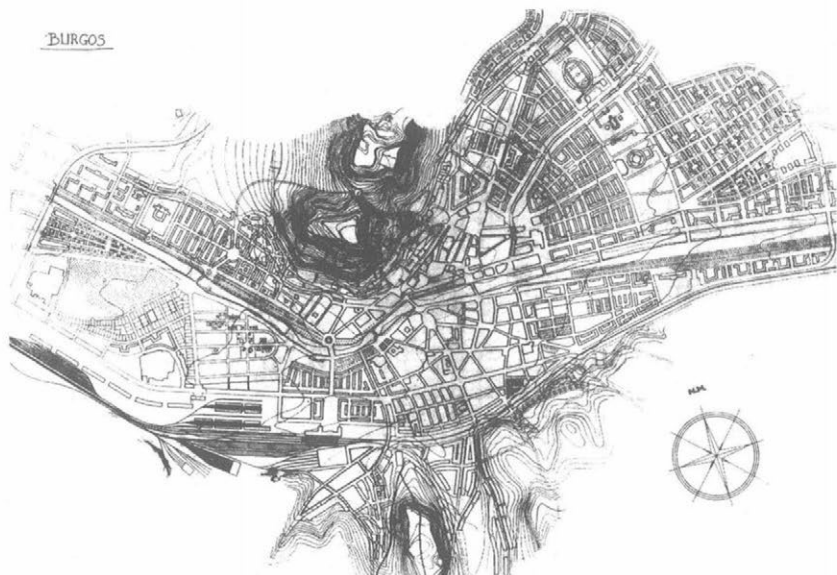


Dibujo del proyecto de Jaussely (1905).



Propuesta para extensión de Bilbao (1926).

BURGOS



Plan de Extensión de Burgos (1930).



Plano de Extensión de Badajoz (1934).